

138LM026/1

(1939)

D 15550/1

A. Révision du décret du 11/11/1917  
relatif à la Police, la Sûreté et l'Exploitation  
des Voies Ferrées

~~AI~~  
Lors et Dint

texte du décret, texte proposé,  
d'observations sur les modifications proposées

-4 MARS 1939

S. N. C. F.

u 051 Service Central du Mouvement

DIVISION CENTRALE

DE LA RÉGLEMENTATION ET DE LA SÉCURITÉ

M 1398

12

SOCIETE NATIONALE	
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE DU MOUVEMENT	
14-3 MARS 1939	
Dossier	Pièce N°
M N°	

Refection du Décret du  
11 Novembre 1917

Pièces à consulter

PROJET DE REVISION  
DU DECRET DU 11 NOVEMBRE 1917

- - - - -

PROJET DE REVISION DU DECRET DU 11 NOVEMBRE 1917	
DIRECTION GENERALE	
24 AVR. 1939	
Document	Page N°
D/5550 //	

Le Décret du 11 Novembre 1917, qui porte règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer, doit, en vertu de l'article 7 du Cahier des Charges de la S.N.C.F., être remplacé par de nouvelles dispositions du même ordre applicables aux voies ferrées exploitées par la Société Nationale.

En vue de faciliter l'étude du nouveau décret par les Services du Ministère des Travaux Publics, les Services intéressés de la S.N.C.F. ont mis au point un projet qui tient compte des nécessités actuelles de l'exploitation et du nouvel état de choses résultant de la création de la Société Nationale.

Ce projet est contenu dans le document ci-joint qui donne, en trois colonnes juxtaposées : le texte du décret du 11 Novembre 1917, la rédaction proposée, enfin un commentaire succinct justifiant, le cas échéant, les modifications importantes apportées au texte actuellement en vigueur.

Du point de vue de la présentation, l'ordre des divers titres et articles a été conservé dans toute la mesure du possible.

En ce qui concerne le fond, il a été décidé tout d'abord de ne tenir que les textes concernant les lignes d'intérêt général exploitées par la S.N.C.F., en laissant au Ministre le soin d'apprécier ce qu'il conviendra de faire pour les voies ferrées d'intérêt local et les tramways urbains; il est désirable en effet de ne pas surcharger le nouveau décret en y intercalant

\*\*\*

des textes n'intéressant nullement la Société Nationale, qui n'est évidemment pas qualifiée pour présenter des propositions à ce sujet.

Par ailleurs, le décret du 11 Novembre 1917, qui n'est lui-même qu'une adaptation de textes anciens, ne tenait pas compte de certains progrès d'ordre technique réalisés depuis vingt ans dans l'exploitation du Chemin de fer; le présent projet remédié à ces lacunes; c'est ainsi que, la généralisation du frein continu à tous les trains ayant permis de modifier les règles de composition et d'équipement des trains en personnel, le chapitre correspondant a été profondément remanié pour tenir compte de ces nouvelles conditions d'exploitation.

Dans un autre ordre d'idées, le projet de décret ne contient plus que des textes d'ordre général; les détails d'exécution seront fournis dans des règlements soumis à l'homologation ministérielle et qu'il sera relativement facile de modifier ultérieurement lorsque les progrès réalisés l'exigeront; il est en effet tout à fait désirable que le nouveau décret, qui sera soumis au Conseil d'Etat et signé par le Président de la République, ne renferme plus que des prescriptions fondamentales qui ne soient pas susceptibles de changer d'ici un certain nombre d'années.

Il convient de signaler également que le nouveau texte prévoit l'abrogation du décret du 19 Mai 1926 qui rendait applicables aux départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle les prescriptions du décret du 11 Novembre 1917, tout en admettant certaines dérogations provisoires résultant des circonstances locales; par suite d'unifications survenues entre temps, ces dérogations sont en effet devenues sans objet, et

....

rien ne s'oppose plus à l'application intégrale du nouveau décret aux départements recouvrés.

Il est proposé au Comité de Direction d'approver le projet ci-joint de révision du décret du 11 Novembre 1917, qui sera ensuite transmis à M. le Ministre des Travaux Publics.

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
DIRECTION GÉNÉRALE

21 AVR. 1939

Dossier

D/5550

Pièce N°

11

PROJET DE REFECTION DU DECRET DU 11 NOVEMBRE 1917

REMARQUES D'ORDRE GÉNÉRAL

Le nouveau décret ne devant viser que les lignes d'intérêt général exploitées par la S.N.C.F., les mentions et textes relatifs uniquement aux voies ferrées d'intérêt local et aux tramways urbains ont été retirés.

Les termes "Compagnie" et "Réseau" ont été remplacés par "Société Nationale".

Il a été donné à un certain nombre d'articles un caractère plus général de textes n'édicte que des prescriptions d'ordre fondamental, et renvoyant pour les détails d'application aux Règlements homologués.

Certaines prescriptions devenues caduques ont été supprimées; d'autres ont été adaptées à l'actuel état de choses.

Dans une première colonne figure le texte actuel; dans une seconde, le texte proposé; enfin un commentaire succinct indique éventuellement dans la troisième colonne et en regard des divers articles, le motif des modifications apportées au texte actuellement en vigueur.

Les parties du texte actuel qui ont été supprimées ou modifiées sont soulignées; l'article est encadré s'il est entièrement supprimé ou profondément remanié.

De même, dans le texte proposé, les adjonctions ou modifications sont soulignées; les articles entièrement nouveaux ou profondément remaniés sont encadrés.

-:-:-:-:-:-:-:-:-

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL

DECRET DU 11 NOVEMBRE 1917  
portant règlement d'Administration Publique  
sur  
LA POLICE, LA SURETE ET L'EXPLOITATION  
des voies ferrées d'Intérêt Général  
et d'intérêt local.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics et des Transports,

Vu la loi du 15 Juillet 1845 sur la police des Chemins de fer et notamment l'article 21, § 1er, ainsi conçu :

" Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer et aux arrêtés pris par les Préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics, pour l'exécution des dites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3.000 francs";

Vu l'ordonnance du 15 Novembre 1846, modifiée par décret du 1er Mars 1901, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer;

Vu la loi du 31 Juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local, et notamment l'article 43, §§ 1er et 2ème, et l'article 47, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>, ainsi conçus :

" Art. 43 - La loi du 15 Juillet 1845 est applicable aux voies ferrées d'intérêt local, à l'exception de l'article 4 pour les parties de ces voies établies sur plate-forme indépendante, et des articles 3, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 pour les parties empruntant des voies publiques.

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

" Art. 47 - Des règlements d'administration publique déterminent :

" 3<sup>e</sup>) Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour leur construction que pour l'exploitation, les voies ferrées établies sur les voies publiques;

DECRET DU .....  
portant règlement d'Administration Publique  
sur  
LA POLICE, LA SURETE ET L'EXPLOITATION  
des voies ferrées d'intérêt général  
exploitées par  
la Société Nationale des Chemins de Fer Français

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,

Vu la loi du 15 Juillet 1845 sur la police des Chemins de fer et notamment l'article 21, § 1er, ainsi conçu :

" Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer et aux arrêtés pris par les Préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3.000 francs";

Vu l'ordonnance du 15 Novembre 1846, modifiée par décrets des 1er Mars 1901 et 11 Novembre 1917, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer;

Vu le décret du 16 Juillet 1907, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 Juin 1880;

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

Vu le décret du 31 Décembre 1937 approuvant le cahier des charges de la Société Nationale des Chemins de fer Français;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APORTEES AU TEXTE ACTUEL
<p>" 4°) Les rapports entre les Services de ces voies et les autres services intéressés;</p> <p>.....</p> <p>" 6°) Et, d'une manière générale, toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi";</p> <p>Vu le décret du 16 Juillet 1907, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 Juin 1880;</p> <p>Le Conseil d'Etat entendu,</p> <p>Décrète :</p> <p><u>TITRE PREMIER</u></p> <p><u>Dispositions Générales</u></p> <p>-----</p> <p><u>Article 1er</u></p> <p>Les dispositions du présent décret sont applicables à toutes les voies ferrées d'intérêt général ou d'intérêt local, sous réserve des restrictions mentionnées en tête des articles qui ne sont pas applicables à certaines catégories de voies.</p> <p><u>Sur les lignes où il est fait usage de l'énergie électrique pour la traction des trains, le Ministre des Travaux Publics et des Transports peut autoriser les dérogations aux dispositions ci-après, qui sont justifiées par ce mode spécial de traction.</u></p> <p><u>Art. 2</u></p> <p>Pour l'application du présent décret aux voies ferrées d'intérêt local, les attributions conférées au Ministre des Travaux Publics et des Transports par les articles qui ne concernent pas uniquement ces voies sont exercées par le Préfet, statuant sur le rapport du Service du Contrôle, si elles ne sont pas réservées soit au Ministre, soit à d'autres autorités par les lois et règlements spéciaux.</p>	<p><u>TITRE PREMIER</u></p> <p><u>Dispositions Générales</u></p> <p>-----</p> <p><u>Article 1er</u></p> <p>Les dispositions du présent décret sont applicables à toutes les voies ferrées d'intérêt général exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer Français, sous réserve des restrictions mentionnées en tête des articles qui ne sont applicables qu'à certaines catégories de voies. La dite Société sera désignée ci-après sous le nom de "Société Nationale".</p> <p><u>Art. 2</u></p> <p>Supprimé</p>	<p><u>Article 1er</u></p> <p>Les dispositions relatives à la traction électrique devant être intégrées dans le texte du nouveau décret, le deuxième alinéa de l'article 1er devient sans objet.</p> <p><u>Art. 2</u></p> <p>Intérêt local</p>

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

TEXTE ACTUEL

TEXTE PROPOSE

Art. 11

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

L'autorité concédante détermine les sections de la ligne où la voie doit être établie au niveau de la chaussée, avec rails noyés, en restant accessible et praticable pour les voitures ordinaires, et celles où elle doit être placée sur un accotement praticable pour les piétons, mais interdit aux voitures ordinaires.

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

Les dispositions prescrites doivent d'ailleurs assurer, dans tous les cas, la sécurité des piétons qui circulent sur la voie publique et celle des riverains occupant les bâtiments en façade sur cette voie.

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

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

Art. 11

(Applicable seulement sur les sections des voies ferrées établies sur les voies publiques).

Le Ministre des Travaux Publics détermine, lors de la construction, les sections de la ligne où la voie doit être établie au niveau de la chaussée, avec rails noyés, en restant accessible et praticable pour les voitures ordinaires, et celles où elle doit être placée sur un accotement praticable pour les piétons, mais interdit aux voitures ordinaires.

Le Ministre détermine, dans les mêmes conditions, les largeurs qui doivent être réservées pour la libre circulation sur la voie publique, de telle façon que le croisement de deux voitures soit toujours assuré, l'une de ces deux voitures pouvant être le véhicule de la voie ferrée dans le premier des deux cas spécifiés au paragraphe précédent.

Les dispositions prescrites doivent d'ailleurs assurer, dans tous les cas, la sécurité des piétons qui circulent sur la voie publique et celle des riverains occupant les bâtiments en façade sur cette voie.

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

Toutefois, le Ministre des Travaux Publics, d'accord, le cas échéant, avec l'autorité de qui relève la voie empruntée, et quand les nécessités de la circulation n'y font pas obstacle, peut dispenser la Société Nationale de poser des rails à gorge ou des contre-rails sur tout ou partie des voies publiques dont le sol est emprunté par la voie ferrée.

Art. 11

Se reporter à la première observation concernant l'article 7.

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL
<p><u>Art. 9</u></p> <p>(Applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques).</p> <p>La modification ou la suppression définitive d'une partie des voies ferrées établies sur une voie publique peut être prononcée, à la requête de l'autorité chargée de l'administration de la voie, dans les formes prescrites par le § 4 de l'article 36 de la loi du 31 Juillet 1913, et sous réserve de la détermination, dans les formes prévues par l'article 38 de ladite loi, les indemnités dues par cette autorité, à moins de convention contraire, soit à la Compagnie, soit à l'autorité concédante, suivant les cas.</p> <p>Ne peut donner lieu à aucune indemnité, en dehors des cas prévus à l'article 8 ci-dessus, le déplacement définitif des voies ferrées, exécuté aux frais du service chargé de l'administration de la voie publique, comme conséquence nécessaire de travaux exécutés pour l'entretien ou l'amélioration de cette voie.</p>	<p><u>Art. 9</u></p> <p>Supprimé</p>	<p><u>Art. 9</u></p> <p>Intérêt local</p>
<p><u>Art. 10</u></p> <p>Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la Compagnie est tenue d'en placer sur les points qui sont désignés par le Ministre des Travaux Publics et des Transports.</p>	<p><u>Art. 10</u></p> <p>Supprimé</p>	<p><u>Art. 10</u></p> <p>Cet article est supprimé, ses prescriptions se trouvant implicitement contenues dans le premier alinéa de l'article 4 du Cahier des Charges de la S.N.C.F pour ce qui concerne les passages à niveau, et figurant à l'article 11 pour ce qui concerne les voies ferrées établies sur des voies publiques.</p>

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTEES AU TEXTE ACTUEL.
<p><u>Art. 8</u></p> <p>(Applicable seulement aux sections de voies ferrées <u>d'intérêt local</u> établies sur les voies publiques).</p> <p>Lorsque des travaux exécutés sur une voie publique empruntée par une voie ferrée d'intérêt local doivent interrompre momentanément la circulation sur celle-ci, l'autorité de qui relève la voie empruntée doit en aviser préalablement <u>l'autorité concédante</u> et la Compagnie.</p> <p><u>L'autorité concédante</u> peut mettre la Compagnie en demeure de maintenir provisoirement les communications en déplaçant momentanément <u>ses voies</u>, après accomplissement des formalités légales, s'il y a lieu, et moyennant une indemnité <u>qui lui est due à moins de convention contraire</u>.</p> <p>Si les travaux d'où résulteraient l'interruption sont exécutés dans l'intérêt de la circulation sur la voie empruntée, la mise en demeure est prononcée et l'indemnité est due par <u>l'autorité ayant concédé la voie ferrée</u>.</p> <p>Si les travaux sont exécutés dans un intérêt autre que celui de la circulation sur la voie empruntée, la mise en demeure ne peut être adressée à la Compagnie par <u>l'autorité concédante</u> qu'à la suite d'un accord établi entre celle-ci et le service dans l'intérêt duquel les travaux sont exécutés; cet accord doit porter tant sur la nécessité du rétablissement provisoire des communications par voie ferrée que sur l'importance relative de la participation des divers services intéressés au paiement de l'indemnité.</p> <p><u>A défaut d'accord, le rétablissement provisoire ne peut être prescrit qu'en vertu d'une autorisation qui est donnée par le Ministre à l'autorité concédante et qui fixe la part que cette autorité doit prendre à sa charge dans les indemnités dont le montant serait ultérieurement déterminé et dont le surplus resterait à la charge des services intéressés aux travaux.</u></p>	<p><u>Art. 8</u></p> <p>(Applicable seulement aux sections des voies ferrées établies sur les voies publiques).</p> <p>Lorsque des travaux exécutés sur une voie publique empruntée par une voie ferrée doivent interrompre momentanément la circulation sur celle-ci, l'autorité de qui relève la voie empruntée doit en aviser préalablement <u>le Ministre des Travaux Publics</u> et la Société Nationale.</p> <p><u>Le Ministre</u> peut mettre la Société Nationale en demeure de maintenir provisoirement les communications en déplaçant momentanément ses voies, après accomplissement des formalités légales, s'il y a lieu, et, <u>sauf accords contraires</u>, moyennant une indemnité.</p> <p>Si les travaux d'où résulteraient l'interruption sont exécutés dans l'intérêt de la circulation sur la voie empruntée, la mise en demeure est prononcée et l'indemnité est due par <u>le Ministère des Travaux Publics</u>.</p> <p>Si les travaux sont exécutés dans un intérêt autre que celui de la circulation sur la voie empruntée, la mise en demeure ne peut être adressée à la Société Nationale par <u>le Ministre</u> qu'à la suite d'un accord établi entre celui-ci et le service dans l'intérêt duquel les travaux sont exécutés; cet accord doit porter tant sur la nécessité du rétablissement provisoire des communications par voie ferrée que sur l'importance relative de la participation des divers services intéressés au paiement de l'indemnité.</p>	<p><u>Art. 8</u></p> <p>Mêmes observations que pour l'article 7. En outre la dernière phrase, devenant sans objet, est supprimée.</p>

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL
<p style="text-align: center;"><u>TITRE II</u></p> <p><u>Des gares et de la Voie</u></p> <p>----</p> <p><u>Art. 6</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>TITRE II</u></p> <p><u>Des gares et de la Voie</u></p> <p>----</p> <p><u>Art. 6</u></p>	
<p>Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public sont réglées par des arrêtés du Préfet du Département.</p> <p>Cette disposition s'applique notamment à l'entrée, au stationnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises dans les cours dépendant des gares de Chemins de Fer.</p> <p>Les arrêtés ainsi pris par les Préfets ne sont exécutoires qu'en vertu de l'approbation du Ministre des Travaux Publics et des Transports.</p>	<p>Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public sont réglées par des arrêtés du Préfet du Département.</p> <p>Cette disposition s'applique notamment à l'entrée, au stationnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des gares de Chemins de fer.</p> <p>Les arrêtés ainsi pris par les Préfets ne sont exécutoires qu'en vertu de l'approbation du Ministre des Travaux Publics.</p>	
<p><u>Art. 7</u></p> <p>(Applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques).</p> <p>La Compagnie n'est admise à réclamer aucune indemnité:</p> <p>Ni à raison des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner aux ouvrages de la voie ferrée;</p> <p>Ni à raison de l'état de la chaussée et des conséquences qui pourraient en résulter pour l'état et pour l'entretien de la voie;</p> <p>Ni, enfin, pour une cause quelconque résultant de l'usage normal et des nécessités de l'entretien et de l'aménagement de la voie publique.</p> <p>Les indemnités dues à des tiers, pour les dommages qui résulteraient de la construction ou de l'exploitation de la voie ferrée, sont entièrement à la charge de la Compagnie.</p>	<p><u>Art. 7</u></p> <p>(Applicable seulement aux sections des voies ferrées établies sur les voies publiques).</p> <p>Sauf accords contraires, la Société Nationale n'est admise à réclamer aucune indemnité:</p> <p>Ni à raison des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner aux ouvrages de la voie ferrée;</p> <p>Ni à raison de l'état de la chaussée et des conséquences qui pourraient en résulter pour l'état et pour l'entretien de la voie;</p> <p>Ni, enfin, pour une cause quelconque résultant de l'usage normal et des nécessités de l'entretien et de l'aménagement de la voie publique.</p> <p>Les indemnités dues à des tiers, pour les dommages qui résulteraient de la construction ou de l'exploitation de la voie ferrée, sont sauf accords contraires entièrement à la charge de la Société Nationale.</p>	<p><u>Art. 7</u></p> <p>Cet article, qui n'est actuellement applicable qu'aux voies ferrées d'intérêt local, est néanmoins maintenu, comme visant le cas particulier, jusqu'à présent spécial à l'ancien Réseau d'Alsace et de Lorraine, des voies ferrées d'intérêt général établies sur les voies publiques; bien entendu, il sera éventuellement applicable à toutes les voies ferrées de la S.N.C.F. qui viendraient à être établies dans les mêmes conditions. La même observation s'applique aux articles 8, 11 et 13.</p> <p>Le texte de l'ancien article 7 a été conservé tel quel, sauf une atténuation pour tenir compte du cas d'accords existant entre l'Administration et la S.N.C.F.</p>

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL
<p><u>Art. 3</u></p> <p>Sont considérées comme tramways urbains, pour l'application des dispositions ci-après, les voies ferrées d'intérêt local établies sur des voies publiques, dans les agglomérations et dans leur banlieue, et affectées seulement au service des voyageurs et éventuellement des messageries.</p> <p>L'utilisation des voies de certaines lignes, à titre accessoire, pour des services de marchandises limités et n'ayant lieu qu'à certains moments déterminés, ne met pas obstacle à ce que le régime des tramways urbains soit appliqué à ces lignes.</p> <p>Lorsqu'une voie ferrée d'intérêt local doit être soumise au régime des tramways urbains, l'acte qui autorise son établissement le spécifie.</p> <p>En ce qui concerne :</p> <p>1°) Les voies ferrées d'intérêt local concédées comme tramways sous le régime de la loi du 11 Juin 1880;</p> <p>2°) Les voies ferrées d'intérêt local empruntant des voies publiques qui ont été concédées postérieurement à la promulgation de la loi du 31 Juillet 1913 et antérieurement à la publication du présent décret et qui sont soumises, en vertu d'une disposition spéciale de l'acte autorisant leur établissement, au décret du 16 Juillet 1907, un décret rendu en Conseil d'Etat, les Compagnies entendues, déterminera celles de ces lignes auxquelles le régime des tramways urbains sera applicable.</p>	<p><u>Art. 3</u></p> <p>Supprimé</p>	<p><u>Art. 3</u></p> <p>Tramways urbains</p>
<p><u>Art. 4</u></p> <p>Des décrets spéciaux détermineront les règles applicables aux voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou fluviaux.</p> <p>Ces voies restent soumises aux règlements actuellement en vigueur jusqu'à la publication desdits décrets.</p>	<p><u>Art. 4</u></p> <p>Supprimé</p>	<p><u>Art. 4</u></p> <p>Les voies ferrées des ports devant faire l'objet d'un Cahier des Charges spécial (conformément à l'art. 44 du Cahier des Charges de la S.N.C.F.) cet article devient sans objet et peut être supprimé.</p>
<p><u>Art. 5</u></p> <p>En ce qui concerne les voies ferrées exploitées directement par l'Etat, les départements, les communes ou les syndicats de communes, l'Administration exploitante est soumise aux obligations et est investie des droits résultant pour la Société Nationale du présent Règlement.</p>	<p><u>Art. 5</u></p> <p>En ce qui concerne les voies ferrées exploitées directement par l'Etat, les départements, les communes ou les Syndicats de communes, l'Administration exploitante est soumise aux obligations et est investie des droits résultant pour la Société Nationale du présent Règlement.</p>	

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APORTEES AU TEXTE ACTUEL.
<p><u>Art. 12</u></p> <p>Le Chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent sont constamment entretenus en bon état. La Compagnie doit faire connaître au Ministre des Travaux Publics et des Transports, dans la forme que celui-ci juge convenable, les mesures qu'elle a prises pour cet entretien.</p> <p>Les voies et autres installations des gares doivent être convenablement disposées pour la sûreté des manœuvres et de la circulation des trains.</p> <p>Dans le cas où les mesures prises sont insuffisantes pour assurer le bon entretien du Chemin de fer, la sûreté de la circulation et la sécurité publique, le Ministre, après avoir entendu la Compagnie, prescrit celles qu'il juge nécessaires.</p> <p>Dans le cas où, par suite de l'insuffisance des installations, le service ne serait pas régulièrement assuré, il serait procédé conformément aux dispositions de l'article 86 ou de l'article 87, suivant les cas.</p>	<p><u>Art. 12</u></p> <p>Le Chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent sont entretenus <u>dans les conditions précisées aux art. 2 et 23 du Cahier des Charges de la Société Nationale annexé au décret du 31 Décembre 1937</u>. La Société Nationale doit faire connaître au Ministre des Travaux Publics, dans la forme que celui-ci juge convenable, les mesures qu'elle a prises pour cet entretien.</p> <p>Les voies et autres installations des gares doivent être convenablement disposées pour la sûreté des manœuvres et de la circulation des trains.</p> <p>Dans le cas où les mesures prises sont insuffisantes pour assurer le bon entretien du Chemin de fer, la sûreté de la circulation et la sécurité publique <u>dans les conditions prévues au 1er alinéa ci-dessus</u>, le Ministre, la Société Nationale entendue, prescrit celles qu'il juge nécessaires.</p> <p>Dans le cas où par suite de l'insuffisance des installations, le service ne serait pas régulièrement assuré, il serait procédé conformément aux dispositions de l'article 86.</p>	<p><u>Art. 12</u></p> <p>Le présent article constituant en quelque sorte le complément des articles 2 et 23 du Cahier des Charges de la S.N.C.F., l'ancien texte a été complété <u>par la référence à ces articles</u>.</p>

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APORTEES AU TEXTE ACTUEL
<p style="text-align: center;"><u>Art. 13</u></p> <p>( Applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques ).</p> <p>Sur les sections à rails noyés où l'emplacement de la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, l'entretien du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation sur la voie ferrée est réglé, pour chaque concession, par le <u>Cahier des Charges</u>, qui indique le service chargé d'exécuter cet entretien ainsi que la répartition des dépenses. Sur les voies empruntées ne relevant pas de l'autorité concédante, l'entretien est assuré par la Compagnie dans l'entre-rails, ainsi que dans une zone de cinquante centimètres (Om50) de chaque côté des rails, à moins qu'il n'en ait été décidé autrement dans le <u>cahier des charges</u>, après accord avec l'autorité de qui relèvent ces voies.</p> <p>Sur les sections où l'emplacement de la voie ferrée n'est pas accessible aux voitures ordinaires, l'entretien qui est à la charge de la Compagnie comprend la surface entière occupée par les voies, augmentée, s'il y a lieu, d'une zone déterminée par le <u>cahier des charges</u>.</p> <p>Si la voie ferrée et les parties de la voie publique dont l'entretien est confié à la Compagnie ne sont pas constamment entretenues en bon état, il y est pourvu d'office à la diligence du Préfet et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de la mise en déchéance.</p> <p>Le montant des avances faites est recouvré au moyen d'états que le Préfet rend exécutoires.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Art. 13</u></p> <p>(Applicable seulement aux sections des voies ferrées établies sur les voies publiques).</p> <p>Sur les sections à rails noyés où l'emplacement de la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, l'entretien du pavage et de l'empierrement de la surface affectée à la circulation sur la voie ferrée est réglé, sauf accords <u>contraires</u>, par le <u>Ministre des Travaux Publics</u> qui indique le service chargé de cet entretien ainsi que la répartition des dépenses. Sur les voies empruntées ne relevant pas de l'autorité du <u>Ministre des Travaux Publics</u>, l'entretien est assuré, sauf accords <u>contraires</u>, par la <u>Société Nationale</u> dans l'entre-rails ainsi que dans une zone de cinquante centimètres (Om50) de chaque côté des rails, après accord avec l'autorité de qui relèvent ces voies.</p> <p>Sur les sections où l'emplacement de la voie ferrée n'est pas accessible aux voitures ordinaires, l'entretien qui est à la charge de la <u>Société Nationale</u> comprend la surface entière occupée par les voies, augmentée, s'il y a lieu, d'une zone déterminée par le <u>Ministre ou les accords existants</u>.</p> <p>Les parties de la voie publique dont l'entretien est confié à la <u>Société Nationale</u> sont constamment entretenues en bon état, faute de quoi il est pourvu d'office à cet entretien à la diligence du <u>Ministre des Travaux Publics</u> ou de l'autorité de qui relève la voie empruntée, et aux frais de la <u>Société Nationale</u>.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Art. 13</u></p> <p>Se reporter à l'ensemble des observations relatives à l'article 7.</p> <p>En outre les deux derniers alinéas sont adaptés au cas de la <u>S.N.C.F.</u></p>
<p style="text-align: center;"><u>Art. 14</u></p> <p>( Non applicable aux tramways urbains )</p> <p>Il est placé, partout où besoin sera, des agents en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles et autres appareils de la voie.</p> <p>En cas d'insuffisance, le nombre de ces agents est fixé, la Compagnie entendue, par le <u>Ministre des Travaux Publics et des Transports</u>, qui peut prescrire que ceux de ces agents dont le service intéressant la sécurité aurait une importance particulière, ne soient employés à aucun autre travail.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Art. 14</u></p> <p>Il est placé, partout où besoin sera, des agents en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles et autres appareils de la voie.</p> <p>En cas d'insuffisance, le nombre de ces agents est fixé, la <u>Société Nationale</u> entendue, par le <u>Ministre des Travaux Publics</u> qui peut prescrire que ceux de ces agents dont le service intéressant la sécurité aurait une importance particulière, ne soient employés à aucun autre travail.</p>	

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTEES AU TEXTE ACTUEL.
<p><u>Art. 15</u></p> <p>Partout où <u>un Chemin de fer d'intérêt général est traversé à niveau par une voie de terre, il est établi des barrières, sauf les exceptions autorisées par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, conformément aux lois.</u></p> <p>Le mode, la garde et les conditions de service des barrières sont réglés par le Ministre, sur la proposition de la Compagnie.</p> <p><u>Il en est de même lorsque la pose de barrières aux passages à niveau établis sur une voie ferrée d'intérêt local est prescrite, la Compagnie entendue, par application du deuxième paragraphe de l'article 43 de la loi du 31 Juillet 1913.</u></p> <p>Lorsque le Ministre autorise la traversée à niveau de deux voies ferrées, il arrête, après avoir entendu <u>les deux Compagnies</u>, les dispositions techniques à prendre pour l'établissement et l'exploitation de ces voies dans la traversée. Il prescrit de même toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité aux points de bifurcation.</p> <p>Lorsqu'une voie ferrée est établie sur une voie publique, le Réseau est tenu de prendre à ses frais, partout où la nécessité en a été reconnue par le Ministre, après avis du Service du Contrôle et eu égard au mode d'exploitation employé, les mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité du passage des voitures et des trains sur la voie ferrée, ainsi que celles de la circulation ordinaire sur toute voie publique suivie ou traversée par cette voie ferrée.</p> <p>Lorsqu'une voie ferrée traverse à niveau sans <u>barrière</u> la plate-forme d'une voie publique ou lorsqu'une voie ferrée établie sur une voie publique passe d'un côté à l'autre de cette voie en traversant la chaussée, les mesures visées à l'<u>alinéa précédent</u> comprennent la signalisation, dans les conditions fixées par le Ministre des Travaux Publics, de la traversée à proximité immédiate de celle-ci et, s'il y a lieu, l'annonce de l'approche des trains aux usagers de la route. Les dérogations éventuelles à cette règle devront être autorisées par le Ministre, même en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local.</p> <p>Le Ministre arrête, les Réseaux entendus, la liste des passages à niveau sans barrières où il y a lieu d'annoncer l'approche des trains et fixe le mode d'annonce à employer.</p>	<p><u>Art. 15</u></p> <p>Partout où <u>la voie ferrée est traversée à niveau par une voie de terre, il est établi des barrières, sauf exceptions autorisées par le Ministre des Travaux Publics, conformément aux dispositions de l'article 4 du Cahier des Charges de la Société Nationale annexé au décret du 31 décembre 1937.</u></p> <p>Le mode, la garde et les conditions de service des barrières sont réglés par le Ministre sur la proposition de la Société Nationale.</p> <p>Lorsqu'une voie ferrée est établie sur une voie publique, la Société Nationale est tenue de prendre à ses frais, partout où la nécessité en a été reconnue par le Ministre, après avis du Service du Contrôle et eu égard au mode d'exploitation employé, les mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité du passage des voitures et des trains sur la voie ferrée, ainsi que celles de la circulation ordinaire sur toute voie publique suivie ou traversée par cette voie ferrée.</p> <p>Lorsqu'une voie ferrée traverse à niveau sans barrière la plate-forme d'une voie publique ou lorsqu'une voie ferrée établie sur une voie publique passe d'un côté à l'autre de cette voie en traversant la chaussée, les mesures visées à l'<u>alinéa précédent</u> comprennent la signalisation dans les conditions fixées par le Ministre des Travaux Publics, de la traversée à proximité immédiate de celle-ci et, s'il y a lieu, l'annonce de l'approche des trains aux usagers de la route. Les dérogations éventuelles à cette règle devront être autorisées par le Ministre.</p> <p>Le Ministre arrête, la Société Nationale entendue, la liste des passages à niveau sans barrières où il y a lieu d'annoncer l'approche des trains et fixe le mode d'annonce à employer.</p>	<p><u>Art. 15</u></p> <p>Le 4ème alinéa visant le cas plus particulier de la traversée de deux voies ferrées est disjoint et fait l'objet d'un article 15 bis spécial.</p>

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL
	<u>Art. 15bis</u> (nouveau)	<u>Art. 15bis</u>
	<p>Lorsque le Ministre autorise la traversée à niveau de deux voies ferrées entre elles, il arrête, après avoir entendu la Société Nationale et l'autre partie intéressée, les dispositions techniques à prendre pour l'établissement et l'exploitation de ces voies dans la traversée. Il prescrit de même toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité aux points de bifurcation.</p>	<p>Ancien texte du 4<sup>e</sup> alinéa de l'article 15, adapté.</p>
<u>Art. 16</u> ( <u>Non applicable aux tramways urbains</u> )	<u>Art. 16</u> Les gares et leurs abords sont éclairés la nuit pendant la durée du service.	
Les gares et leurs abords sont éclairés la nuit pendant la durée du service.	Le Ministre des Travaux Publics <b>fixe, la Société Nationale</b> entendue, les conditions dans lesquelles les passages à niveau et les tunnels, s'il y a lieu, doivent être éclairés.	
<u>Art. 17</u> ( <u>Applicable seulement aux tramways urbains</u> )	<u>Art. 17</u> Supprimé	<u>Art. 17</u> Tramways urbains
Les gares, stations, haltes et bureaux d'attente auxquels est attaché un personnel permanent sont éclairés la nuit pendant la durée du service.		
Le Préfet, statuant sur le rapport du Service du Contrôle, la Compagnie entendue, peut prescrire l'éclairage, pendant la même durée, des abris et bureaux d'attente auxquels n'est attaché aucun personnel permanent, lorsque des circonstances spéciales l'exigent.		

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUELTITRE IIIdu matériel employé à l'ExploitationArt. 18

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

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

Art. 19

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

TITRE IIIdu matériel employé à l'exploitationArt. 18

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

Le Ministre détermine les conditions auxquelles le matériel n'appartenant pas à la Société Nationale peut être admis à circuler sur les lignes de cette Société.

Art. 19

Supprimé

Art. 19

Cet article faisant double emploi avec l'article 6 (1er alinéa) du Cahier des Charges de la S.N.C.F. est supprimé.

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL.

## Art. 20

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

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

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

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

## Art. 21

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

## Art. 22

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

## Art. 20

Il est établi pour chaque machine un dossier où sont classés, par ordre chronologique et suivant une numérotation continue, les procès-verbaux des réparations périodiques (levages) et des grandes réparations effectuées dans les dépôts de machines ou dans les ateliers. Ces procès-verbaux enregistrent notamment le parcours effectué par la machine depuis sa mise en service, ou depuis la dernière intervention similaire, et la nature des réparations ou modifications importantes effectuées.

Il est tenu, en outre, pour les essieux des locomotives et tenders des registres sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, sont inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, le parcours effectué, et les réparations subies.

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

## Art. 21

Les locomotives ne peuvent être mises en service que si leurs dispositions sont conformes aux plans, dessins et documents fournis, par application de l'article 18, à l'appui de la demande en autorisation, et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

## Art. 22

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

## Art. 21

Le matériel roulant devant être établi conformément à des plans, dessins et documents soumis à l'Autorité Supérieure, il devient inutile d'imposer à la S.N.C.F. de demander l'autorisation du Contrôle pour la mise en service du matériel neuf.

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL
<p><u>Art. 22 bis</u></p> <p>(Applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques).</p> <p>L'usage des chasse-pierres est interdit.</p> <p>Les locomotives ou voitures motrices sont pourvues de chasse-corps ou <del>ramasse-corps</del> disposés de manière à être efficaces et maintenus en bon état de fonctionnement.</p> <p>Ces appareils doivent satisfaire aux conditions générales d'établissement et de fonctionnement déterminées par le Ministre des Travaux Publics, et être d'un modèle agréé par le Service du Contrôle.</p>	<p><u>Art. 22 bis</u></p> <p>Supprimé</p>	<p><u>Art. 22 bis</u></p> <p>Intérêt local</p>
<p><u>Art. 23</u></p> <p><u>Les voitures destinées au transport des voyageurs doivent être commodes et présenter les dispositions que le Ministre juge nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs.</u></p> <p>Le Ministre détermine, la Compagnie entendue, les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur.</p> <p>Toute voiture porte, à l'intérieur, l'indication, en chiffres apparents, du nombre des places pour voyageurs debout et pour voyageurs assis.</p> <p>Les accès des voitures <u>autres que les remorques ouvertes</u> sont pourvus de dispositifs de fermeture dont la manœuvre doit toujours être simple.</p> <p>Il est tenu, pour les réservoirs à gaz ou à vapeur sous pression installés sur les voitures en vue de la production de la force motrice, des registres spéciaux sur lesquels sont inscrits, à côté du numéro d'ordre de chaque voiture, la provenance de chaque réservoir, la date de sa mise en service, les épreuves initiales et les essais ultérieurs qu'il a subis, ses accidents et ses réparations.</p> <p>Ces registres sont présentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.</p>	<p><u>Art. 23</u></p> <p>Le Ministre des Travaux Publics détermine, la Société Nationale entendue, les dimensions minima de la place affectée <u>dans les voitures à chaque voyageur.</u></p> <p>Toute voiture porte, à l'intérieur, l'indication, en chiffres apparents, du nombre des places pour voyageurs debout et pour voyageurs assis.</p> <p>Les accès des voitures sont pourvus de dispositifs de fermeture dont la manœuvre doit toujours être simple.</p> <p>Il est tenu, pour les réservoirs à gaz ou à vapeur sous pression installés sur les voitures en vue de la production de la force motrice, des registres spéciaux sur lesquels sont inscrits, à côté du numéro d'ordre de chaque voiture, la provenance de chaque réservoir, la date de sa mise en service, les épreuves initiales et les essais ultérieurs qu'il a subis, ses accidents et ses réparations. Ces registres sont présentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.</p>	<p><u>Art. 23</u></p> <p>Le premier alinéa, qui fait double emploi avec l'article 6 (1er alinéa) du Cahier des Charges de la S.N.C.F., est supprimé (voir article 19).</p>

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APORTEES AU TEXTE ACTUEL.
<u>Art. 24</u>	<u>Art. 24</u>	<u>Art. 24</u>
<p>Aucune voiture pour les voyageurs ne peut être mise en service sans une autorisation délivrée par le Service du Contrôle, après qu'il a été constaté que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.</p> <p><u>L'autorisation de mise en service n'a d'effet qu'après que l'estampille prescrite pour les voitures publiques par l'article 117 de la loi du 25 Mars 1817 a été délivrée par le Directeur des Contributions Indirectes.</u></p>	<p>Les voitures pour les voyageurs ne peuvent être mises en service que si leurs dispositions sont conformes aux plans, dessins et documents fournis, par application de l'article 18, à l'appui de la demande en autorisation.</p>	<p>Le 1er alinéa de cet article est modifié dans les mêmes conditions que l'article 21.</p> <p>Le 2ème alinéa est supprimé, le maintien de l'estampille ne paraissant répondre à aucune utilité.</p>
<u>Art. 25</u>	<u>Art. 25</u>	<u>Art. 25</u>
<p>Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce doivent porter:</p> <p>1°) la désignation, en toutes lettres ou par initiales, du chemin de fer auquel ils appartiennent;</p> <p>2°) un numéro d'ordre.</p> <p>Les voitures de voyageurs portent, en outre, l'indication de la classe de chaque compartiment et l'estampille délivrée par l'Administration des Contributions Indirectes. Ces diverses indications sont placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.</p>	<p>Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce doivent porter:</p> <p>1°) la désignation, en toutes lettres ou par initiales, du chemin de fer auquel ils appartiennent;</p> <p>2°) un numéro d'ordre.</p> <p>Les voitures de voyageurs portent, en outre, l'indication de la classe des compartiments. Ces diverses indications sont placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.</p>	<p>Le nouveau texte du 1er alinéa de cet article est complété par la référence à l'article 6 du Cahier des Charges (dans les mêmes conditions que le 1er alinéa de l'article 12 est complété par la référence à l'article 2).</p>
<u>Art. 26</u>	<u>Art. 26</u>	<u>Art. 26</u>
<p>Les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce et tout le matériel d'exploitation sont <u>considérablement</u> maintenus dans un bon état d'entretien.</p> <p>La Compagnie doit faire connaître au Ministre des Travaux Publics et des Transports, dans la forme que celui-ci juge convenable, les mesures adoptées par elle à cet égard; en cas d'insuffisance, le Ministre, après avoir entendu les observations de la Compagnie, prescrit les dispositions qu'il juge nécessaires au point de vue de la sécurité ou de l'hygiène publique.</p> <p>Le Ministre, la Compagnie entendue, peut faire retirer de la circulation les locomotives, tenders et autres véhicules qui ne se trouveraient pas dans les conditions suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, ou exclure d'un train déterminé les véhicules qui, pour une cause quelconque, n'offriraient pas les garanties voulues pour la sûreté de l'exploitation.</p>	<p>Les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce et tout le matériel d'exploitation sont <u>entretenus</u> dans les conditions précisées à l'article 6 du Cahier des Charges de la Société Nationale annexé au décret du 31 Décembre 1937.</p> <p>La Société Nationale doit faire connaître au Ministre des Travaux Publics, dans la forme que celui-ci juge convenable, les mesures adoptées par elle à cet égard; en cas d'insuffisance, le Ministre, après avoir entendu les observations de la Société Nationale, prescrit les dispositions qu'il juge nécessaires au point de vue de la sécurité ou de l'hygiène publique.</p> <p>Le Ministre, la Société Nationale entendue, peut faire retirer de la circulation les locomotives, tenders et autres véhicules qui ne se trouveraient pas dans les conditions suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, ou exclure d'un train déterminé les véhicules qui, pour une cause quelconque, n'offriraient pas les garanties voulues pour la sûreté de l'exploitation.</p>	

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL

TEXTE ACTUEL

TEXTE PROPOSE

TITRE IV

de la composition des trains

---

Art. 27

(Non applicable aux tramways urbains)

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

Art. 28

En dehors des cas prévus à l'article 29 ci-après, chaque train de voyageurs, de marchandises ou mixte doit être accompagné:

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

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

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

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

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

TITRE IV

de la composition des trains

---

Art. 27

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

Le maximum du nombre des véhicules des trains de voyageurs est fixé par le Ministre, sur la proposition de la Société Nationale.

Art. 28

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

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

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

TITRE IV

Le nouveau texte du Titre IV est notablement moins détaillé que l'ancien; il ne contient plus que les prescriptions d'ordre fondamental, les détails d'application figurant dans les Règlements homologués de la Société Nationale.

----

Art. 27

Le dernier alinéa de l'ancien article 28 est incorporé dans le nouvel article 27 qui rassemble ainsi les prescriptions relatives au nombre de voitures des trains de voyageurs.

Art. 28

Le nouvel article 28 ne retient de l'ancien que la partie relative à l'équipement en personnel du moteur.

Les questions relatives à l'équipement en personnel du reste du train font l'objet de l'article 28 bis; les questions relatives au freinage sont traitées à l'article 28 ter.

Enfin le dernier alinéa de l'article 28 est incorporé dans l'article 27.

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUELArt. 28 bis (nouveau)

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

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

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

Art. 28 ter (nouveau)

Chaque train doit être freiné conformément aux règles approuvées par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition de la Société Nationale, les freins des véhicules étant actionnés, soit par le mécanicien à l'aide du frein continu, soit directement par des gardes-freins.

Art. 29

Par dérogation à l'article précédent, l'obligation d'avoir sur la machine un mécanicien et un chauffeur n'est pas applicable aux trains légers dont la mise en marche est autorisée par le Ministre, sous la réserve que le conducteur-chef du train se tienne habituellement soit sur la machine, soit dans le premier véhicule du train, qu'il puisse dans tous les cas accéder facilement à la machine et qu'il soit en état de l'arrêter en cas de besoin.

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

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

Toutefois, le nombre des essieux entrant dans la composition des trains légers, pourra, après essai, être augmenté, sur autorisation du Ministre des Travaux Publics, auquel il appartiendra de maintenir, pour ces trains, tout ou partie des facilités accordées par le présent décret.

Sont considérés comme trains légers, tous les trains de tramways urbains auxquels ne s'applique pas l'interdiction résultant du paragraphe précédent.

Art. 29

Supprimé

Art. 29

Depuis l'approbation des nouvelles règles de protection qui deviennent identiques pour les trains légers et les autres trains, la notion de "train léger" ne correspond plus qu'à la dispense du fourgon de choc en tête et de la garde du frein à vis de queue.

Or il est tout indiqué, du point de vue de la simplification, de rassembler dans les Règlements homologués traitant de la composition, toutes les règles relatives au fourgon de choc et au frein à vis de queue, qui sont fonction de la longueur du train; dans ces conditions, il devient inutile de maintenir une réglementation spéciale pour les trains légers, et l'article 29 devient sans objet.

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTEES AU TEXTE ACTUEL
<u>Art. 30</u>  Les locomotives doivent être en tête des trains. Il ne peut être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans les gares ou dans leur voisinage, pour les trains de service, et pour les cas de secours ou de renfort. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne doit pas dépasser les limites fixées par le Ministre des Travaux Publics et des Transports.	<u>Art. 30</u>  Les règles de composition des trains (nombre et place des machines, véhicules ne portant pas de voyageurs, règles d'homogénéité, etc...) sont déterminées par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition de la Société Nationale.	<u>Art. 30</u>  Le nouveau texte de cet article est relatif aux prescriptions des anciens articles 30, 31, 32 et 34; toujours dans le même ordre d'idées, il renvoie aux Règlements homologués pour les détails d'application.
<u>Art. 31</u>  Les trains de voyageurs ne doivent être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours ou de tout autre cas préalablement déterminé par le Ministre.  Dans tous les cas autres que les cas de secours, il est interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un train de voyageurs.  La machine placée en tête doit régler la marche du train.  Dans tous les cas où il est attelé plus d'une locomotive à un train, mention en est faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la gare où elle a été jugée nécessaire et de l'heure à laquelle le train a quitté cette gare. Ce registre est présenté, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents du contrôle.	<u>Art. 31</u>  Supprimé.	
<u>Art. 32</u>  Les dispositions de l'article précédent ne s'appliquent pas aux trains comportant des voitures automotrices. La composition de ces trains est approuvée par le Ministre, sur la proposition de la Compagnie et l'avis du Service du Contrôle.	<u>Art. 32</u>  Supprimé.	

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUELArt. 33

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

Art. 34

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

Art. 35

(Non applicable aux tramways urbains)

Le conducteur de tête et, sauf les exceptions autorisées par le Ministre, les gardes-freins sont mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme par tel moyen qui est autorisé par le Ministre, sur la proposition de la Compagnie.

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

Art. 36

(Applicable seulement aux tramways urbains)

Le receveur ou employé de service sur chaque voiture doit se trouver en communication avec le mécanicien de chaque véhicule automoteur au moyen d'un signal d'arrêt approuvé par le Préfet, sur la proposition de la Compagnie et l'avis du Service du Contrôle.

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

Art. 33

Le Ministre des Travaux Publics, la Société Nationale entendue, arrête les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosives, inflammables, vénéneuses, etc...) et des matières infectes; il détermine notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

Art. 34

Supprimé

Art. 35

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

Art. 35

Le 1er alinéa étant devenu sans objet depuis la généralisation du frein continu, le 2ème alinéa est seul retenu.

Art. 36

Supprimé

Art. 36

Tramways urbains

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APORTEES AU TEXTE ACTUEL
<p><u>Art. 37</u></p> <p><u>(non applicable aux tramways urbains)</u></p> <p>Pendant la nuit, et pendant le jour au passage des souterrains désignés par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, les fanaux des trains doivent être allumés et les voitures destinées aux voyageurs doivent être éclairées intérieurement.</p> <p>Ces voitures doivent être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le Ministre.</p> <p>En cas d'insuffisance des mesures adoptées par la Compagnie en ce qui concerne l'éclairage ou le chauffage des trains et voitures, le Ministre prescrit, la Compagnie entendue, les dispositions qu'il juge nécessaires.</p> <p>Tout train transportant des voyageurs est muni, sauf exception autorisée par le Ministre, d'une boîte de secours dont la composition est approuvée par le Ministre.</p>	<p><u>Art. 37</u></p> <p>Pendant la nuit, et pendant le jour au passage des souterrains déterminés par le Ministre des Travaux Publics sur proposition de la Société Nationale, les fanaux des trains doivent être allumés et les voitures destinées aux voyageurs doivent être éclairées intérieurement.</p> <p>Ces voitures doivent être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le Ministre.</p> <p>En cas d'insuffisance des mesures adoptées par la Société Nationale en ce qui concerne l'éclairage ou le chauffage des trains et voitures, le Ministre prescrit, la Société Nationale entendue, les dispositions qu'il juge nécessaires.</p> <p>Tout train transportant des voyageurs est muni, sauf exception autorisée par le Ministre des Travaux Publics, d'une boîte de secours dont la composition est approuvée par le Ministre.</p>	
<p><u>Art. 38</u></p> <p><u>(Applicable seulement aux tramways urbains)</u></p> <p>Les voitures destinées aux voyageurs doivent être éclairées intérieurement; l'étage supérieur doit l'être également, lorsqu'il est couvert et abrité, si le Préfet le requiert.</p> <p>Ces voitures doivent être chauffées si le Préfet le requiert, pendant la période fixée par lui, sur la proposition du Service du Contrôle, la Compagnie entendue, sauf stipulation contraire du Cahier des Charges.</p>	<p><u>Art. 38</u></p> <p>Supprimé.</p>	<p><u>Art. 38</u></p> <p>Tramways urbains</p>

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL
<p style="text-align: center;"><u>TITRE V</u></p> <p><u>du départ, de la circulation et de l'arrivée</u> <u>des trains</u></p> <p style="text-align: center;">---</p>	<p style="text-align: center;"><u>TITRE V</u></p> <p><u>du départ, de la circulation et de l'arrivée</u> <u>des trains</u></p> <p style="text-align: center;">---</p>	
<p style="text-align: center;"><u>Art. 39</u></p> <p><u>(Non applicable aux tramways urbains)</u></p> <p>Le Ministre des Travaux Publics et des Transports détermine, sur la proposition de la Compagnie, pour les lignes à plusieurs voies, celles de ces voies qui sont affectées à la circulation de chaque sens, et, pour les lignes à une voie, les points de croisement.</p> <p><u>Il ne peut être dérogé sous aucun prétexte aux dispositions qui ont été prescrites par le Ministre, si ce n'est dans le cas où la voie est interceptée et, dans ce cas, le changement doit être fait avec les précautions spéciales qui sont indiquées par les Règlements de la Compagnie dûment homologués.</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>Art. 39</u></p> <p>Le Ministre des Travaux Publics détermine, sur la proposition de la Société Nationale, pour les lignes à plusieurs voies, celles de ces voies qui sont affectées à la circulation de chaque sens, et, pour les lignes à une voie, les points de croisement.</p> <p><u>Il ne peut être dérogé aux dispositions qui ont été prescrites par le Ministre que dans les cas prévus par les Règlements homologués de la Société Nationale et moyennant les prescriptions spéciales prévues par ces Règlements.</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>Art. 39</u></p> <p>Dans le but de conserver au nouveau décret son caractère de document de principe, le 2<sup>e</sup> alinéa a été rendu plus général.</p>
<p style="text-align: center;"><u>Art. 40</u></p> <p><u>(Non applicable aux tramways urbains)</u></p> <p>Avant le départ du train, le mécanicien s'assure si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état.</p> <p>En ce qui concerne les <u>voitures</u> et leurs freins la même vérification est faite dans les conditions déterminées par le Règlement homologué de la Compagnie.</p> <p>Le train ne doit être mis en marche qu'après le signal du départ.</p> <p>Les portières extérieures ouvertes du côté où se fait le service du train doivent être fermées au moment de la mise en marche.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Art. 40</u></p> <p>Avant le départ du train, le mécanicien s'assure si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état.</p> <p>En ce qui concerne les <u>véhicules</u> et leurs freins la même vérification est faite dans les conditions déterminées par les Règlements homologués de la Société Nationale.</p> <p>Le train ne doit être mis en marche qu'après le signal du départ.</p> <p>Les portières extérieures ouvertes du côté où se fait le service du train doivent être fermées au moment de la mise en marche.</p>	

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

## Art. 41

## ( Applicable seulement aux tramways urbains )

Au commencement de chaque reprise du service, le mécanicien doit s'assurer du bon fonctionnement des divers organes de la machine, notamment du mécanisme de mise en marche et des freins.

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

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

## Art. 42

## (Non applicable aux tramways urbains)

Aucun train ne peut partir d'une gare ni y arriver avant l'heure déterminée par l'horaire de la marche des trains.

Toutefois, pour l'arrivée, une tolérance peut être accordée par le Ministre.

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

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

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

## Art. 41

Supprimé

## Art. 41

Tramways urbains

## Art. 42

Aucun train ne peut partir d'une gare ni y arriver avant l'heure déterminée par l'horaire de la marche des trains.

Toutefois, pour l'arrivée des trains, et pour le départ des trains ne transportant pas de voyageurs, il peut être dérogé à cette règle dans les conditions prévues par les Règlements homologués de la Société Nationale.

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

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

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

## Art. 42

Il est prévu au 3ème alinéa du nouveau texte qu'en plus de l'arrivée en avance des trains de toutes catégories, le départ en avance des trains ne transportant pas de voyageurs pourra être autorisé dans les conditions prévues par les Règlements homologués de la S.N.C.F.; on régularisera ainsi des errements existant sur certains anciens Réseaux.

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTEES AU TEXTE ACTUEL
<p><u>Art. 43</u></p> <p>( <u>Non applicable aux tramways urbains</u> )</p> <p>Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne peuvent s'arrêter qu'aux gares ou aux lieux de stationnement autorisés.</p> <p>Les voies affectées à la circulation des trains doivent être couvertes par des signaux, ainsi qu'il est dit à l'art. 49 ci-après, dans les cas où il y a nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons.</p>	<p><u>Art. 43</u></p> <p>Sauf les cas de force majeure, de réparation de la voie ou de nécessité de service, les trains ne doivent s'arrêter qu'aux gares ou aux lieux de stationnement autorisés.</p> <p>Les voies affectées à la circulation des trains doivent être couvertes par des signaux, ainsi qu'il est dit à l'art. 49 ci-après, dans les cas où il y a nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons.</p>	
<p><u>Art. 44</u></p> <p>(Applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques).</p> <p>Le Préfet peut autoriser, sur la demande de la Compagnie et sur la proposition du Service du Contrôle, l'arrêt de certains trains pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur des points de la voie ferrée situés en dehors des gares, stations ou haltes. La durée de l'arrêt est fixée par l'horaire.</p> <p>Le Préfet détermine les dispositions à prendre pour faire connaître au public les points où des arrêts en pleine voie sont ainsi autorisés.</p> <p>L'autorisation ne peut être donnée qu'à titre précaire et révocable, si ce service n'est pas prévu par le Cahier des Charges.</p> <p>Sauf dans le cas prévu ci-dessus, les trains et les machines ne peuvent stationner en dehors des gares que pendant le délai strictement nécessaire pour les besoins du service. Les machines ou les voitures isolées ne peuvent être garées sur les voies affectées à la circulation des trains.</p>	<p><u>Art. 44</u></p> <p>Supprimé</p>	<p><u>Art. 44</u></p> <p>Intérêt local</p>

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APORTEES AU TEXTE ACTUEL
<p><u>Art. 45</u></p> <p><u>(Non applicable aux tramways urbains)</u></p> <p>Le Ministre des Travaux Publics et des Transports détermine, sur la proposition de la Compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les parties du Chemin de fer qui offriraient un danger particulier.</p>	<p><u>Art. 45</u></p> <p>Le Ministre des Travaux Publics détermine, sur la proposition de la Société Nationale, la vitesse maximum des trains de toute nature sur les diverses parties de chaque ligne et les mesures spéciales de précaution à prendre en vue de la circulation des trains sur les parties de lignes qui offriraient un danger particulier.</p>	
<p>Il détermine également, sur la proposition de la Compagnie, la vitesse maximum que les trains de toute nature peuvent prendre sur les diverses parties de chaque ligne.</p>		
<p><u>Art. 46</u></p> <p><u>(Applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques)</u></p> <p>Le maximum de la longueur des trains est fixé par le Cahier des Charges.</p>	<p><u>Art. 46</u></p> <p>Supprimé</p>	<p><u>Art. 46</u></p> <p>Intérêt local</p>
<p>La machine et le tender doivent être munis d'un frein pouvant être manœuvré à la main. L'ensemble de leurs moyens de freinage doit être assez puissant pour que, lancés à une vitesse de vingt kilomètres (20 Kilom.) à l'heure sur des rails secs et propres et sur une voie en palier, ces véhicules puissent être arrêtés sur un espace de vingt mètres (20 m.) au plus, à partir du moment où le serrage a été ordonné.</p>		
<p>Une sablière ou tout autre dispositif agréé par le Préfet, sur la proposition de la Compagnie et l'avis du Service du Contrôle, pour augmenter en cas de besoin l'adhérence des roues motrices sur les rails, doit être à la disposition du mécanicien et constamment entretenue en bon état de fonctionnement.</p>		
<p>L'ensemble des moyens de freinage de chaque train doit être assez puissant pour permettre l'arrêt dans les conditions prescrites pour les machines isolées au deuxième paragraphe du présent article.</p>		
<p>Le Préfet, après avis du Service du Contrôle et la Compagnie entendue, peut imposer les conditions spéciales de freinage qui sont reconnues nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, soit pour les trains de voyageurs, soit pour les trains de marchandises. Il peut notamment prescrire l'emploi de freins continus ou automatiques.</p>		
<p>Sur les tramways urbains, chaque voiture sans exception est munie de freins.</p>		
<p>Le frein continu et automatique est obligatoire sur tout convoi admis à circuler à une vitesse supérieure à vingt-cinq kilomètres à l'heure.</p>		

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL.

TEXTE ACTUEL

TEXTE PROPOSE

Art. 47

(Non applicable aux tramways urbains)

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

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

Art. 48

(Non applicable aux tramways urbains)

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

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

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

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

Art. 49

(Non applicable aux tramways urbains)

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

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

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

Art. 47

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

Art. 48

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

Ces agents sont pourvus, le jour et la nuit, de signaux convenables.

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

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

Art. 49

Dans le cas où soit un train, soit une machine isolée s'arrête accidentellement sur la voie, des signaux de protection sont faits dans les conditions déterminées par les Règlements homologués de la Société Nationale.

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

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

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

Art. 50

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

Toute voiture isolée ou tout train porte extérieurement trois fanaux à réflecteurs, deux à l'avant, dont l'un à feu blanc, l'autre à feu jaune orangé et un à l'arrière à feu rouge.

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

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

Le Ministre des Travaux Publics détermine par arrêté les conditions auxquelles doivent répondre les dispositifs réalisant les 3 éclairages du feu blanc. Il approuve les types correspondant à ces conditions. Les types approuvés peuvent seuls être employés.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 50

Supprimé

Art. 50

Intérêt local

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL.

TEXTE ACTUEL

Art. 51

Lorsque les travaux de réparation effectués sur une voie sont de nature à en altérer momentanément la stabilité, ils doivent être protégés par des signaux d'arrêt ou de ralentissement.

Art. 52

(Non applicable aux tramways urbains)

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

Les gardes ne laissent les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation que dans les conditions prescrites par les Règlements homologués, ou les ordres de service de la Compagnie.

Il est donné connaissance au Service du Contrôle des mesures prises pour assurer la circulation sur la voie unique.

Art. 53

(Non applicable aux tramways urbains)

La Compagnie est tenue de faire connaître au Ministre des Travaux Publics et des Transports le système de signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter, pour les cas prévus par le présent titre. Le Ministre prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

TEXTE PROPOSE

Art. 51

Lorsque les travaux de réparation effectués sur une voie sont de nature à en altérer momentanément la stabilité, ils doivent être protégés dans les conditions prescrites par les Règlements homologués de la Société Nationale.

Art. 52

Losque par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, il devient nécessaire de circuler momentanément sur une seule voie, la circulation doit s'effectuer dans les conditions prescrites par les Règlements homologués de la Société Nationale.

Art. 52

Dans le but de conserver au nouveau décret son caractère de document de principe, le nouveau texte de cet article renvoie à la réglementation homologuée pour les détails d'exécution de la voie unique temporaire.

Art. 53

La Société Nationale est tenue de faire connaître au Ministre des Travaux Publics le système de signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter, pour les cas prévus par le présent titre. Le Ministre prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL.
<p><u>Art. 54</u></p> <p>Le mécanicien doit porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, se conformer aux signaux qui lui sont transmis et signaler au premier arrêt les anomalies qu'il a remarquées; il surveille toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veille à ce que rien n'embarrasse la manœuvre des freins dont il a la disposition.</p> <p>Lorsqu'une machine ou un train circule sur une voie ferrée empruntant une voie publique, le mécanicien signale l'approche du train au moyen d'un appareil sonore, du type déterminé par le Ministre des Travaux Publics et des Transports.</p> <p>Les machines circulant sur les voies ferrées occupant des voies publiques ne doivent répandre sur celles-ci ni escarbilles, ni cendres, ni eau, ni huile, ni graisse.</p> <p>Il est expressément interdit d'effectuer le nettoyage des grilles sur la voie publique.</p>	<p><u>Art. 54</u></p> <p>Le mécanicien doit porter son attention sur l'état de la voie, de manière à pouvoir éventuellement ralentir ou arrêter la marche, en cas d'obstacles. Il doit se conformer aux signaux qui lui sont transmis et signaler au premier arrêt les anomalies qu'il a remarquées.</p> <p>Il surveille le fonctionnement des organes de la machine et, notamment s'il conduit une locomotive à vapeur, la tension de vapeur et le niveau d'eau de la chaudière.</p> <p>Lorsqu'une machine ou un train circule sur une voie ferrée empruntant une voie publique, le mécanicien signale l'approche du train au moyen d'un appareil sonore, du type déterminé par le Ministre des Travaux Publics.</p> <p>Les machines circulant sur les voies ferrées occupant des voies publiques ne doivent répandre sur celles-ci ni escarbilles, ni cendres, ni eau, ni huile, ni graisse.</p> <p>Il est expressément interdit d'effectuer le nettoyage des grilles sur la voie publique.</p>	<p><u>Art. 54</u></p> <p>Texte adapté, en particulier par la suppression de la phrase relative à la liberté de manœuvre des freins, la prescription en question apparaissant comme périmée.</p>
<p><u>Art. 55</u></p> <p>(Non applicable aux tramways urbains)</p> <p>Les mesures de précaution à observer par le mécanicien aux approches et au passage des bifurcations, embranchements ou traversées de voies sont fixées par des Règlements approuvés par le Ministre.</p> <p>Aux points de bifurcation, des signaux doivent indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.</p> <p>A l'approche des gares où le train doit s'arrêter, le mécanicien prend les dispositions convenables pour qu'il ne dépasse pas le point où les voyageurs doivent descendre.</p>	<p><u>Art. 55</u></p> <p>Les mesures de précaution à observer par le mécanicien aux approches et au passage des bifurcations, embranchements ou traversées de voies sont fixées par les Règlements homologués de la Société Nationale.</p> <p>Aux points de bifurcation, des signaux doivent indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.</p> <p>A l'approche des gares où le train doit s'arrêter, le mécanicien prend les dispositions convenables pour qu'il ne dépasse pas le point où les voyageurs doivent descendre.</p>	

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

TEXTE ACTUEL

Art. 56

(Non applicable aux tramways urbains)

L'emploi du sifflet par le mécanicien comme moyen d'avertissement est obligatoire dans les cas qui seront fixés par arrêtés du Ministre des Travaux Publics, les Réseaux entendus.

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

Le sifflet peut être remplacé par un autre signal acoustique approuvé par le Ministre.

Art. 57

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

Sont exceptés de cette interdiction les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Ingénieurs des Mines chargés du contrôle et les agents du contrôle technique. Les Commissaires du Contrôle de l'Etat peuvent également monter sur la locomotive et le tender, en remettant au Chef de la gare ou au conducteur principal du train une réquisition écrite et motivée.

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

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

Art. 58

Sur des points qui sont désignés par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, la Compagnie entendue, des machines de secours ou de réserve doivent être constamment entretenues prêtes à partir et en feu, si la traction est effectuée par des machines à vapeur.

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

TEXTE PROPOSE

Art. 56

L'emploi du sifflet par le mécanicien comme moyen d'avertissement est obligatoire dans les cas fixés par les Règlements homologués de la Société Nationale.

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

Le sifflet peut être remplacé par un autre signal acoustique approuvé par le Ministre.

Art. 57

Aucune personne autre que les agents chargés de la conduite de la locomotive ne peut monter sur cette dernière à moins d'autorisation résultant, soit des règlements homologués de la Société Nationale, soit d'une permission spéciale et écrite du Directeur Général de la Société Nationale ou de son délégué.

Sont exceptés de cette interdiction les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Ingénieurs des Mines chargés du contrôle et les agents du Contrôle technique. Les Commissaires du Contrôle de l'Etat peuvent également monter sur la locomotive, en remettant au mécanicien une réquisition écrite et motivée.

Art. 58

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

Art. 56

Le nouveau décret ne devant s'appliquer qu'à la Société Nationale, il n'est plus utile de réglementer par arrêté l'usage du sifflet; le Règlement unifié des Signaux qui sera ultérieurement soumis à l'homologation ministérielle précisera, en particulier, les conditions dans lesquelles les mécaniciens devront faire usage du sifflet.

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL
<p><u>Art. 59</u></p> <p>Il y a constamment, aux lieux de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.</p> <p>Chaque train doit, d'ailleurs, être muni des outils les plus indispensables.</p>	<p><u>Art. 59</u></p> <p>Il y a constamment, aux lieux de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.</p> <p>Chaque train doit, d'ailleurs, être muni des outils les plus indispensables.</p>	
<p><u>Art. 60</u></p> <p>Aux gares qui sont désignées par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, il est tenu des registres que lesquels on mentionne les retards de trains excédant des limites déterminées par le Ministre. Ces registres indiquent la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leur parcours, le numéro des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard.</p> <p>Ces registres sont représentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.</p> <p>La Compagnie est tenue de prendre les mesures nécessaires pour que tout retard excédant les limites déterminées par le Ministre soit, aussitôt que possible, porté à la connaissance du public dans les gares et stations pourvues d'un personnel permanent.</p> <p><u>Les dispositions qui précèdent ne sont appliquées sur les voies ferrées d'intérêt local que dans la mesure où les conditions d'établissement et d'exploitation le permettent et où cette application aura été prescrite par le Préfet, la Compagnie entendue. Elles peuvent n'être appliquées que dans les cas d'interruption momentanée du service.</u></p>	<p><u>Art. 60</u></p> <p>Aux gares qui sont désignées par le Ministre des Travaux Publics, il est tenu des registres sur lesquels on mentionne les retards de trains excédant des limites déterminées par le Ministre. Ces registres indiquent la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leur parcours, le numéro des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard.</p> <p>Ces registres sont représentés, à toute réquisition, aux agents du Contrôle.</p> <p>La Société Nationale est tenue de prendre les mesures nécessaires pour que tout retard excédant les limites déterminées par le Ministre soit, aussitôt que possible, porté à la connaissance du Public dans les gares et stations pourvues d'un personnel permanent.</p>	<p>Dernier alinéa : intérêt local.</p>

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

## Art. 61

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

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

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

Les horaires des trains transportant des voyageurs sont portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, par des affiches placées dans les gares, dans les conditions fixées par le Ministre.

Ces affiches doivent mentionner ceux des trains contenant des voitures de toutes classes pour lesquels la Compagnie est dispensée de faire le service des messageries.

## Art. 62

(Applicable seulement aux tramways urbains)

Le Cahier des Charges des Tramways urbains indique si les voitures doivent s'arrêter en pleine voie pour prendre et laisser des voyageurs, soit sur tous les points du parcours, soit en des points à déterminer par le Préfet sur la proposition de la Compagnie et l'avis du Service du Contrôle.

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

Pour les trains qui se suivraient normalement, à intervalles réguliers de 15 minutes au plus, les heures du premier et du dernier départ et la durée de l'intervalle entre les trains sont seules indiquées sur ces affiches ou livrets.

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

Le Préfet peut, sur la proposition du Service du Contrôle et la Compagnie entendue, fixer le maximum de la vitesse des trains sur les diverses sections de la ligne, dans les limites prévues par le Cahier des Charges.

## Art. 61

Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature sont soumis par la Société Nationale à l'approbation du Ministre des Travaux Publics dans les conditions précisées à l'art. 7 du Cahier des Charges de la Société Nationale annexé au Décret du 31 Décembre 1937; à cet effet, avant leur mise en vigueur et dans les délais prescrits par le Ministre, la Société Nationale les lui communique, ainsi qu'aux fonctionnaires désignés par lui et au Service du Contrôle.

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

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

Les horaires des trains transportant des voyageurs sont portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, dans les conditions fixées par le Ministre.

## Art. 62

Supprimé

## Art. 61

Le dernier alinéa, qui édicte une prescription devenue périmée, est supprimé.

## Art. 62

Tramways urbains

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL
<u>TITRE VI</u>  <u>De la perception des taxes et des frais accessoires</u> ----- <u>Art. 63</u>  Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des Travaux Publics et des Transports.  <u>Art. 64</u>  Pour l'exécution de l'article qui précède, la Compagnie doit dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le Cahier des Charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au Ministre, aux Préfets des Départements traversés par le Chemin de fer et au Service du Contrôle.	<u>TITRE VI</u>  <u>De la perception des taxes et des frais accessoires</u> ----- <u>Art. 63</u>  Supprimé  <u>Art. 64</u>  Supprimé	<u>TITRE VI</u>  Les articles de ce titre (63 à 69) font double emploi avec le titre II du Cahier des Charges de la S.N.C.F. et sont supprimés. Seul, l'art. 67 est conservé moyennant adaptation et, du fait de la suppression du titre VI, reporté sous forme d'article 86bis au titre VIII.
<u>Art. 65</u>  La Compagnie doit, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au Ministre pour les prix de transport non déterminés par le Cahier des Charges et à l'égard desquels le Ministre est appelé à statuer.	<u>Art. 65</u>  Supprimé	
<u>Art. 66</u>  Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du Chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la Compagnie en soumet le règlement à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et des Transports dans le dixième mois de chaque année.	<u>Art. 66</u>  Supprimé	
Jusqu'à décision, les anciens tarifs continuent à être perçus.		
<u>Art. 67</u>  Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés sont constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des Chemins de fer.	<u>Art. 67</u>  Voir article 86 bis.	

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL
<p><u>Art. 68</u></p> <p>Lorsque la Compagnie veut apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donne l'avis au Ministre des Travaux Publics et des Transports, aux Préfets des Départements traversés et au Service du Contrôle.</p> <p>Le public est en même temps informé, par des affiches, des changements soumis à l'approbation du Ministre.</p> <p>À l'expiration du mois, à partir de la date de l'affiche, les dites taxes peuvent être perçues si, dans cet intervalle, le Ministre des Travaux Publics les a homologuées.</p> <p>Si des modifications à quelques uns des prix affichés étaient prescrites par le Ministre, les prix modifiés devraient être affichés de nouveau et ne pourraient être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.</p>	<p><u>Art. 68</u></p> <p>Supprimé</p>	
<p><u>Art. 69</u></p> <p>La Compagnie est tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui sont confiés.</p> <p>Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arrivent au Chemin de fer, enregistrement en est fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectue dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur et qui sont mentionnés dans l'enregistrement.</p> <p>Un récépissé doit être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énonce la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport doit être effectué.</p> <p>Les registres mentionnés au présent article sont présentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.</p>	<p><u>Art. 69</u></p> <p>Supprimé</p>	

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTEES AU TEXTE ACTUEL
<p style="text-align: center;"><u>TITRE VII</u></p> <p><u>Police et Surveillance</u></p> <p>----</p> <p><u>Art. 70</u></p> <p>La surveillance de l'exploitation des Chemins de fer d'intérêt général s'exerce concurremment :</p> <p>Par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines, les Conducteurs des Ponts et Chaussées, les Contrôleurs des Mines;</p> <p>Par les Fonctionnaires du Contrôle de l'Exploitation Commerciale;</p> <p>Par les Commissaires du Contrôle de l'Etat;</p> <p>Et par les autres Agents du Contrôle.</p> <p>Les attributions de ces agents sont définies par les Règlements d'administration publique déterminant l'organisation du Service du Contrôle.</p> <p style="text-align: center;"><u>Art. 71</u></p> <p>L'organisation du contrôle des voies ferrées d'intérêt local dans les départements est réglée par un arrêté du Préfet rendu sur avis du Conseil général pour les concessions ou exploitation départementales, et sur avis du Conseil Municipal ou du Comité du Syndicat de Communes pour les concessions ou exploitations communales ou intercommunales. Cet arrêté est soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et des Transports.</p> <p>En ce qui concerne les lignes communales ou intercommunales, l'arrêté du Préfet détermine les conditions dans lesquelles le Maire ou le Président du Syndicat est consulté sur les propositions qui doivent donner lieu à une décision préfectorale ou ministérielle et le délai aux termes duquel son silence est considéré comme un acquiescement.</p> <p>Les agents du Contrôle local sont nommés par le Préfet, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics et des Transports, qui fixe par un arrêté les conditions de capacité que doivent remplir ces agents.</p> <p>L'organisation du service central de contrôle des voies ferrées d'intérêt local, qui relève directement du Ministre, par application de l'article 32 de la loi du 31 Juillet 1913, est réglée par un arrêté ministériel.</p>	<p style="text-align: center;"><u>TITRE VII</u></p> <p><u>Police et Surveillance</u></p> <p>----</p> <p><u>Art. 70</u></p> <p>La surveillance de l'Exploitation des Chemins de fer d'intérêt général s'exerce concurremment :</p> <p>Par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines, les Conducteurs des Ponts et Chaussées, les Contrôleurs des Mines;</p> <p>Par les Fonctionnaires du Contrôle de l'Exploitation Commerciale;</p> <p>Par les Commissaires du Contrôle de l'Etat;</p> <p>Et par les autres Agents du Contrôle.</p> <p>Les attributions de ces agents sont définies par les Règlements d'administration publique déterminant l'organisation du Service du Contrôle.</p> <p style="text-align: center;"><u>Art. 71</u></p> <p>Supprimé</p>	<p style="text-align: center;"><u>Art. 71</u></p> <p>Intérêt local</p>

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL
<p><u>Art. 72</u></p> <p>Les Services du contrôle des voies ferrées d'intérêt local ont pour mission de veiller d'une manière générale à l'exécution des lois et règlements concernant ces voies ainsi que des conventions et cahiers des charges relatifs à chaque Réseau, et notamment:</p> <p>1°) En ce qui concerne la construction et l'entretien :</p> <p>De veiller à l'exécution des dispositions prescrites par le cahier des charges et de celles qui résultent des projets approuvés;</p> <p>2°) En ce qui concerne l'exploitation commerciale :</p> <p>De s'assurer que la Compagnie se conforme aux dispositions des règlements et des tarifs pour la perception des taxes ainsi que pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires;</p> <p>De veiller à l'exécution des mesures prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre;</p> <p>De vérifier les conditions des traités passés par les Compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau en correspondance avec la voie ferrée;</p> <p>De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes;</p> <p>3°) En ce qui concerne l'exploitation technique:</p> <p>De vérifier l'état de la voie, des terrassements, des ouvrages d'art, du matériel roulant et des installations faites par la Compagnie pour la production et la transmission de l'énergie;</p> <p>De veiller à l'exécution des mesures prescrites dans l'intérêt de la sûreté de l'exploitation;</p> <p>4°) En ce qui concerne la police :</p> <p>De surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, la propreté des voitures à voyageurs et des locaux affectés au public, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée;</p> <p>De veiller à l'observation, tant par le public que par la Compagnie, de ceux des règlements relatifs aux voies publiques empruntées par la voie ferrée qui intéressent le service de celle-ci.</p>	<p><u>Art. 72</u></p> <p>Supprimé</p>	<p><u>Art. 72</u></p> <p>Intérêt local</p>

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

TEXTE ACTUEL

TEXTE PROPOSE

Art. 73

Les Compagnies sont tenues de présenter, à toute réquisition, aux Directeurs des Services de Contrôle ou à leurs délégués, leurs registres et pièces de dépenses et de recettes, leurs circulaires et ordres de service, les traités qu'elles ont passés avec d'autres entreprises de transport et, en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée aux Services de Contrôle.

Art. 74

Les Compagnies sont tenues de fournir des locaux convenables pour les Commissaires du Contrôle de l'Etat, en ce qui concerne les Chemins de fer d'intérêt général, et aux agents du Service du Contrôle dont la présence permanente sur la ligne serait nécessaire, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local.

Art. 75

Toutes les fois qu'il arrive un accident sur un Chemin de fer d'intérêt général, il en est fait immédiatement déclaration par la Compagnie ou par ses agents au Commissaire du Contrôle de l'Etat de la circonscription.

Lorsque l'accident présente une certaine gravité, la Compagnie exploitante avise en outre, par la voie la plus rapide, le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Directeur du Service de Contrôle, le Préfet du Département, les Ingénieurs du Contrôle de la Voie et de l'Exploitation.

S'il s'agit d'une voie ferrée d'intérêt local, la déclaration est faite au Chef du Service du Contrôle, l'avis est envoyé au Préfet si l'accident présente une certaine gravité.

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

Art. 73

La Société Nationale est tenue de présenter, à toute réquisition, aux Directeurs des Services de Contrôle ou à leurs délégués, ses registres et pièces de dépenses et de recettes, ses circulaires et ordres de service, les traités qu'elle a passés avec d'autres entreprises de transport et, en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée aux Services de Contrôle.

Art. 74

La Société Nationale est tenue de fournir des locaux convenables pour les Commissaires du Contrôle de l'Etat.

Art. 75

Toutes les fois qu'il arrive un accident sur le Chemin de fer, il en est fait immédiatement déclaration par la Société Nationale ou par ses agents au Commissaire du Contrôle de l'Etat de la circonscription.

Lorsque l'accident présente une certaine gravité, la Société Nationale avise en outre, par la voie la plus rapide, le Ministre des Travaux Publics, le Directeur du Service de Contrôle, le Préfet du Département, les Ingénieurs du Contrôle de la Voie et de l'Exploitation.

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

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

Art. 76

Article supprimé comme faisant double emploi avec le 3<sup>e</sup> alinéa de l'art. 7 du Cahier des Charges de la S.N.C.F.

TEXTE ACTUEL

Art. 76

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

Art. 77

Il est défendu à toute personne :

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

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

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

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

5°) de pénétrer, circuler ou stationner, sans autorisation régulière, dans les parties de l'enceinte ou des dépendances de la voie ferrée qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire aucun animal ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner aucun véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer aucun matériau ou objet quelconques;

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

TEXTE PROPOSE

Art. 76

Supprimé

Art. 77

Il est défendu à toute personne :

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

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

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

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

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

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

## TEXTE ACTUEL

## Art. 78

Il est interdit aux voyageurs :

1°) d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, lorsque la perception des taxes s'effectue dans les gares, stations ou haltes; d'occuper une place d'une classe supérieure à celle à laquelle leur billet leur donne droit ou d'effectuer un parcours supérieur à celui que comporte ce billet, sans avoir préalablement payé le supplément;

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

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

4°) de monter dans les voitures en surnombre des places indiquées en conformité de l'article 23 du présent règlement;

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

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

7°) de fumer dans les salles d'attente ainsi que dans les compartiments formés des voitures, exception faite des compartiments portant l'inscription "Fumeurs";

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

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

10°) d'enlever ou de détériorer les étiquettes, pancartes ou inscriptions intéressant le service de la voie ferrée.

## TEXTE PROPOSE

## Art. 78

Le public est tenu de se conformer aux dispositions prises par la Société Nationale suivant les décrets, arrêtés et règlements homologués en vue d'assurer l'ordre dans les dépendances de la voie ferrée et la régularité du service.

Il est, en particulier, interdit aux voyageurs :

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

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

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

4°) de monter dans les voitures en surnombre des places indiquées en conformité de l'article 23 du présent règlement;

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

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

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

## OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL.

## Art. 78

En tête du nouvel article se trouve une prescription d'ordre général concernant les obligations du public envers la S.N.C.F.

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

TEXTE ACTUEL

Art. 78 (suite)

Lorsque la perception du prix des places doit être effectuée dans les voitures, en vertu du cahier des charges ou d'une autorisation délivrée par le Ministre des Travaux Publics et des Transports sur la proposition de la Compagnie, tout voyageur est tenu de payer le prix de la place occupée par lui aussitôt que l'agent de perception se présente et, s'il ne s'est pas présenté, avant de quitter soit la voiture, soit la gare d'arrivée, suivant les cas. L'agent de perception est tenu de délivrer un billet à chaque voyageur.

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

TEXTE PROPOSE

Art. 78 (Suite)

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

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

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

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

Le public en général et les voyageurs en particulier sont tenus d'obtempérer aux injonctions à eux adressées par les agents de la Société Nationale pour assurer l'observation des dispositions contenues dans le présent règlement ou pour éviter tout désordre.

Art. 78 bis

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

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

Art. 78 bis

Ce nouvel article reprend l'essentiel du texte du décret du 26 Septembre 1935, portant simplification de la procédure en matière de contravention à la police des Chemins de fer, texte qu'il paraît intéressant d'incorporer dans le nouveau décret.

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUEL.

TEXTE ACTUEL

Art. 79

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

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

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

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

TEXTE PROPOSE

Art. 79

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

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

Pendant le franchissement d'une traversée à niveau, il est interdit à tout usager de la route de s'arrêter ou d'arrêter les véhicules ou animaux qu'il conduit, et à tout conducteur de véhicule d'en dépasser un autre.

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

A l'approche des passages à niveau sans barrières fréquentés normalement par des automobiles, la vitesse de la circulation routière est limitée à 20 Km/h, cette vitesse pouvant être portée à 30 Km/h dans les cas où les services compétents le jugeront possible.

Lorsque des habitations, usines, fermes, etc., sont situées immédiatement en bordure des routes sur lesquelles sont établies des voies de chemin de fer, les piétons et les conducteurs de véhicules et d'animaux sont tenus, avant de quitter lesdits bâtiments ou leurs dépendances, de s'assurer qu'aucun train n'approche.

La traversée des passages à niveau pour piétons, accolés ou non à des passages pour voitures ainsi que celle des passages à niveau démunis de barrières, munis des dispositifs prescrits par les règlements, a lieu pour les usagers à leurs risques et périls et sous leur entière responsabilité.

Art. 79

Le 3<sup>e</sup> alinéa de cet article est complété par l'interdiction de doubler sur un passage à niveau, qui figure déjà au Code de la Route.

En outre, trois nouveaux alinéas ont été ajoutés :

- le 1<sup>er</sup>, relatif à la limitation de la vitesse des automobiles à la traversée des PN reprend des propositions adressées à l'Administration Supérieure le 15 juillet 1938, - et qui sont restées sans suite -, ainsi que des propositions présentées en 1936 par le Gouvernement français à la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations;

- le 2<sup>e</sup>, concernant les voies ferrées établies sur des voies publiques (cas de l'ancien réseau d'A.L.), est corrélatif au rétablissement des articles 7, 8, 11 et 13;

- le 3<sup>e</sup>, relatif à la responsabilité, en cas d'accident, des piétons pénétrant sur un passage à niveau par les portillons, reprend des propositions remises à l'Administration Supérieure le 11 juin 1938, et restées sans suite.

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTÉES AU TEXTE ACTUELArt. 80

Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué, conformément à l'article 23.

Art. 81

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

L'entrée des voitures est interdite à tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume et leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu, porteur d'une arme à feu doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée. Toutefois, lorsqu'ils y sont obligés par leur service, les agents de la force publique peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à condition de prendre place dans des compartiments réservés.

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

Art. 82

Les personnes qui veulent expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 33 doivent les déclarer au moment où elles les apportent dans les gares du Chemin de fer.

Art. 80

Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué, conformément à l'article 23.

Art. 81

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

L'entrée des voitures est interdite à tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater s'il en est requis, que son arme n'est point chargée. Toutefois, lorsqu'ils y sont obligés par leur service, les agents de la force publique peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à condition de prendre place dans des compartiments réservés.

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

Art. 82

Les personnes qui veulent expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 33 doivent les déclarer au moment où elles les apportent dans les gares du Chemin de fer.

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

TEXTE ACTUEL

Art. 83

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

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

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

Le transport des chiens dans les fourgons ne peut avoir lieu que si ces animaux sont muselés en quelque saison que ce soit, ou s'ils sont enfermés dans des caisses présentant des garanties jugées suffisantes.

Art. 84

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

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

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

TEXTE PROPOSE

Art. 83

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

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

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

Le transport des chiens dans les fourgons ne peut avoir lieu que si ces animaux sont muselés en quelque saison que ce soit, ou s'ils sont enfermés dans des caisses présentant des garanties jugées suffisantes.

Art. 84

Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer doivent faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin de fer ou dans quelque portion que ce soit des dépendances de la voie ferrée où elles n'auraient pas le droit d'entrer.

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

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

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

TEXTE ACTUEL

TEXTE PROPOSE

TITRE VIII

Dispositions Diverses

Art. 85

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

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

Art. 86

( Non applicable aux tramways urbains )

Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la Compagnie d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et les tarifs, la Compagnie, sur la mise en demeure qui lui est adressée par le Ministre, doit prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

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

En ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, la mise en demeure est adressée et les mesures à prendre sont arrêtées, s'il y a lieu, par le Ministre sur la proposition du Préfet et sur le rapport de l'Inspecteur général du contrôle de ces voies.

TITRE VIII

Dispositions Diverses

Art. 85

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le Ministre des Travaux Publics doit statuer sur une proposition de la Société Nationale, celle-ci est tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le Ministre pourra statuer directement.

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

Art. 86

Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la Société Nationale d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et les tarifs, la Société Nationale, sur la mise en demeure qui lui est adressée par le **Ministre des Travaux Publics**, **doit prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir**.

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

Art. 86 bis

Les tarifs de la Société Nationale homologués dans les conditions prévues aux articles 14 à 16 du Cahier des Charges de la Société Nationale annexé au décret du 31 Décembre 1937, sont tenus à la disposition du public dans les gares et stations **intéressées à ces tarifs**.

Art. 86 bis

Ce nouvel article reprend en l'adaptant, le texte de l'ancien article 67.

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

Art. 87

( Applicable seulement aux tramways urbains )

Si les installations des garages ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre d'assurer, dans les circonstances normales, la marche régulière du service en se conformant aux conditions résultant des règlements et du cahier des charges pour les horaires et la composition des trains, la Compagnie doit prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir, à la suite de la mise en demeure qui lui est adressée par le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

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

Art. 88

( Non applicable aux tramways urbains )

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

Art. 89

Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne peut être admis par les Compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du Préfet du Département, et dans les trains, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du Ministre des Travaux Publics et des Transports

Art. 87

Supprimé

Art. 87

Tramways urbains

Art. 88

Aux gares désignées par le Ministre des Travaux Publics, la Société Nationale entretient les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Art. 89

La criée, la vente ou la distribution d'objets quelconques, les quêtes, ainsi que toutes sollicitations personnelles pour indication d'hôtels, transport des bagages, offres de service, etc... ne peuvent être admises dans les emprises des gares et dans les trains qu'en vertu d'une autorisation spéciale de la Société Nationale.

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

Article remanié de manière à laisser à la S.N.C.F. l'initiative des autorisations à donner, et complété par une mention relative à la mendicité.

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

Art. 90

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

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

Un règlement arrêté par la Compagnie et approuvé par le Ministre des Travaux Publics et des Transports détermine les quantités de vin, bière, cidre, poiré ou hydromel non additionnés d'alcool que les agents des diverses catégories peuvent prendre avec eux, pour leur consommation personnelle pendant le service.

Art. 91

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

Art. 92

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

Art. 93

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

Art. 90

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

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

Art. 91

Supprimé

Art. 92

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

Art. 93

Nul ne peut être affecté à une fonction quelconque intéressant le service du chemin de fer s'il n'a été reconnu apte à cette fonction dans les conditions fixées par la Société Nationale.

Art. 90

Article non modifié, sauf suppression du dernier alinéa, correspondant à des prescriptions dont il est pratiquement très difficile de contrôler l'application.

Art. 91

Les règles de travail des agents de la S.N.C.F. faisant l'objet d'une législation spéciale, cet article n'a plus son utilité.

Art. 93

Article remanié de manière à laisser la S.N.C.F. juge des aptitudes des candidats.

OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS  
APPORTEES AU TEXTE ACTUEL

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APPORTEES AU TEXTE ACTUEL
<u>Art. 94</u>	<u>Art. 94</u>	
<p>Il est tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à formuler, soit contre la Compagnie, soit contre ses agents. Ce registre est présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du Contrôle.</p> <p>Dès qu'une plainte a été inscrite sur le registre, le Chef de gare doit en envoyer copie au Commissaire du Contrôle de l'Etat de la circonscription <u>sur les Chemins de fer d'intérêt général, ou au Chef du Service du Contrôle sur les voies ferrées d'intérêt local.</u></p>	<p>Il est tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à formuler, soit contre la Société Nationale, soit contre ses agents. Ce registre est présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du Contrôle.</p> <p>Dès qu'une plainte a été inscrite sur le registre, le Chef de gare doit en envoyer copie au Commissaire du Contrôle de l'Etat de la circonscription.</p>	
<u>Art. 95</u>	<u>Art. 95</u>	
<p>Les registres mentionnés aux articles 20, 31, 60 et 94 sont cotés et paraphés par le Commissaire du Contrôle de l'Etat <u>ou par le Fonctionnaire du Contrôle des voies ferrées d'intérêt local désigné à cet effet.</u></p>	<p>Les registres mentionnés aux articles 20, 60 et 94 sont cotés et <u>paraphés par le Commissaire du Contrôle de l'Etat.</u></p>	
<u>Art. 96</u>	<u>Art. 96</u>	
<p>Des exemplaires du présent décret sont constamment affichés dans les gares, à la diligence des Compagnies.</p> <p><u>Le conducteur principal d'un train en marche doit également afficher d'un exemplaire du décret.</u></p> <p>Des extraits contenant les dispositions qui concernent chacun d'eux sont délivrés aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur la voie ferrée.</p> <p>Des extraits contenant les règles à observer par les voyageurs, pendant le trajet, sont placés dans chaque compartiment.</p>	<p>Des exemplaires du présent décret sont constamment affichés dans les gares, à la diligence de la Société Nationale.</p> <p>Des extraits, contenant les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, sont placés dans les compartiments <u>ou dans les couloirs des voitures.</u></p>	<p>Les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> alinéas sont supprimés, du fait que les prescriptions du présent décret intéressant le personnel sont reprises dans les textes réglementaires mis entre les mains des agents.</p>
<u>Art. 97</u>	<u>Art. 97</u>	
<p>Sont constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 Juillet 1845 sur la police des Chemins de fer, les contraventions au présent décret, aux décisions rendues par le Ministre des Travaux Publics et des Transports et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les Préfets, pour l'exécution dudit décret.</p>	<p>Sont constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 Juillet 1845 sur la police des Chemins de fer, les contraventions au présent décret, aux décisions rendues par le Ministre des Travaux Publics et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les Préfets, pour l'exécution dudit décret.</p>	

TEXTE ACTUEL	TEXTE PROPOSE	OBSERVATIONS SUR LES MODIFICATIONS APORTEES AU TEXTE ACTUEL
<p><u>Art. 98</u></p> <p>Les attributions données aux Préfets dans les Départements par le présent décret sont exercées dans l'étendue du Département de la Seine par le Préfet de la Seine; toutefois, ces attributions sont exercées par le Préfet de Police, dans l'étendue de son ressort, en ce qui concerne <u>l'ordre d'admission des voyageurs dans les voitures, la surcharge, la police des gares, quais et stations, les objets trouvés.</u></p> <p><u>En outre, le Préfet de Police, dans l'étendue de son ressort, donne son avis sur toutes les questions de police proprement dites tenant, d'une part, à la liberté, à la commodité, à la sûreté de la circulation; d'autre part, à la sécurité des voyageurs ainsi qu'à l'ordre public.</u></p> <p><u>Il est notamment consulté sur le système de traction, la composition des trains, la vitesse des véhicules, le modèle des voitures à adopter, le nombre de places dans les voitures, sur l'établissement des bureaux et abris, la fixation des itinéraires, des points d'arrêt et des terminus; sur les conditions de nomination des chefs de station, contrôleurs, machinistes, chauffeurs, chefs de train, receveurs et agents assermentés.</u></p>	<p><u>Art. 98</u></p> <p>Les attributions données aux Préfets dans les départements par le présent décret sont exercées dans l'étendue du Département de la Seine par le Préfet de la Seine; toutefois, ces attributions sont exercées par le Préfet de Police, dans l'étendue de son ressort, en ce qui concerne la police des gares.</p>	
<p><u>Art. 99</u></p> <p>Sont abrogés, sous les réserves inscrites à l'article 100, l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par décret du 1er mars 1901, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et le décret du 16 juillet 1907 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 11 juin 1880, en ce qui concerne les voies ferrées établies sur le sol des voies publiques.</p>	<p><u>Art. 99</u></p> <p>Sont abrogés, l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par décrets des 1er mars 1901 et 11 novembre 1917, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, le décret du 16 juillet 1907 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 11 juin 1880, en ce qui concerne les voies ferrées établies sur le sol des voies publiques, le décret du 19 mai 1926 rendant applicable le décret du 11 novembre 1917 dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, le décret du 26 septembre 1935 portant simplification de la procédure en matière de contravention à la police des Chemins de fer et le décret du 2 mai 1930 relatif à l'usage du sifflet des locomotives.</p>	

## TEXTE ACTUEL

## TEXTE PROPOSE

Art. 100

Restent applicables à titre transitoire :

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

2°) aux voies ferrées d'intérêt local concédées sous le régime du décret sus-visé du 16 Juillet 1907 les articles 1 à 15, 17 et 18 du titre 1er (construction), 63 à 65, 69 à 72 et 74 du titre VIII (conditions imposées à toutes les concessions) de ce décret.

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

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

Art. 101

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française et inséré au Bulletin des Lois.

Fait à Paris, le 11 Novembre 1917

Par le Président de la République :

R. POINCARÉ

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports

A. CLAVEILLE

Art. 100

Supprimé

Art. 101

Le Ministre des **Travaux** Publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française et inséré au Bulletin des Lois.

A2 - Correspondance avec le Ministère des T.P.

PROJET

COPIE

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre un projet de décret établi conformément au premier alinéa de l'article 7 du Cahier des Charges de la Société Nationale des Chemins de Fer Français et destiné, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt général exploitées par la Société Nationale, à remplacer le décret du 11 Novembre 1917 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Dans le projet que nous vous soumettons, nous nous sommes attachés à conserver, dans toute la mesure du possible,

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,  
Direction Générale des Chemins de fer  
et des Transports.

\*\*\*\*\*

l'ordre de présentation des divers titres et articles, ainsi que la contexture du texte actuel, tout en adaptant les prescriptions édictées au nouvel état de choses résultant de la création de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Nous avons tout d'abord considéré qu'il convenait de retirer de ce nouveau décret les textes visant uniquement les voies ferrées d'intérêt local et les tramways urbains, textes qui seraient à reprendre, le cas échéant, en un document spécial.

Toutefois, pour tenir compte du cas particulier, jusqu'à présent spécial à l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine, des voies ferrées d'intérêt général établies sur les voies publiques, nous avons été amenés à maintenir et à adapter un certain nombre d'articles (7, 8, 11 et 13) qui ne sont actuellement applicables qu'aux voies ferrées d'intérêt local établies dans les mêmes conditions.

A cette occasion, nous sommes conduits à vous proposer l'abrogation du décret du 19 mai 1926 dont l'article premier rend applicable aux départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle les prescriptions du décret du 11 Novembre 1917, et dont les articles 2 à 5 précisent qu'un certain nombre de dispositions spéciales à l'Alsace-Lorraine seront provisoirement maintenues, en général à titre de dérogation, et pendant un délai qui a été prorogé \_\_\_\_\_.

\*\*\*\*\*

à plusieurs reprises, et en dernier lieu jusqu'au 1er Janvier 1938. En effet :

a) - Parmi les dérogations prévues par le décret du 19 mai 1926, celles de l'art. 2 relatives à l'établissement de barrières aux passages à niveau ont été prorogées par un décret du 4 Avril 1938 jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la réglementation des passages à niveau prévue par le dernier paragraphe de l'article 4 du Cahier des Charges de la Société Nationale. L'article 2 en question devient donc sans objet.

b) - Les dispositions de l'article 3 (1<sup>e</sup>) qui autorisent l'expédition de certains trains en avance sur leur horaire sont reprises à l'article 42 de notre projet de décret, et étendues d'ailleurs à l'ensemble du réseau national, en raison de leur intérêt au point de vue de la circulation.

Celles de l'article 3 (2<sup>e</sup>) relatives à l'usage du sifflet à vapeur n'ont plus de raison d'être; les cas où cet usage, qui par ailleurs est dès à présent unifié sur les diverses régions, est obligatoire doivent en effet être fixés par les règlements homologués de la Société Nationale, ainsi que le prévoit l'article 56 de notre projet de décret.

c) - Quant à l'article 4, il est également devenu sans objet depuis la parution du décret du 12 Février 1939 qui a modifié l'article 73 du décret du 11 Novembre 1917 pour

le rendre applicable aux voies ferrées d'intérêt général d'Alsace-Lorraine, établies sur les voies publiques.

4) - Enfin, je vous demande de supprimer le règlement local du 4 Novembre 1904 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (R.C.E.) dont il est question à l'article 5 du décret du 19 Mai 1906, et dont ne subsistent plus que les prescriptions non reprises au décret du 11 Novembre 1917 et non contraires à ce décret; ces prescriptions seront incorporées dans les autres textes réglementaires de l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine.

Dans ces conditions, le décret du 19 mai 1906 devient donc bien sans objet en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt général, et peut être abrogé; quant aux prescriptions spéciales aux voies ferrées d'intérêt local, elles n'ont plus comme il a déjà été dit, à figurer dans notre texte.

Pour en revenir au projet de décret que nous vous soumettons, nous avons cherché à n'y inclure que des textes d'ordre fondamental et général, étant entendu que les détails d'exécution seront fournis dans des règlements soumis à votre homologation.

Nous avons considéré, en effet, qu'il n'y avait pas lieu d'alourdir le texte du décret par des prescriptions de détail susceptibles de varier en fonction des progrès

\*\*\*\*\*

qui seraient réalisés dans l'exploitation du Chemin de fer, d'autant plus que la Société Nationale compte soumettre à votre approbation ces prescriptions de détail qu'elle sera d'ailleurs seule à mettre en application du fait de la fusion des anciens Réseaux. C'est ainsi que le titre IV, relatif à la composition des trains, a été fortement allégé et que dans un grand nombre d'autres articles le texte du décret renvoie, pour les détails d'application, aux règlements homologués.

Par ailleurs, nous avons profité de l'occasion pour supprimer purement et simplement un certain nombre de prescriptions qui n'ont plus leur raison d'être, soit par suite du perfectionnement des méthodes d'exploitation, soit du fait que la Société Nationale est seule exploitante du Réseau Français.

Nous avons supprimé en outre les textes faisant double emploi avec ceux du Cahier des Charges de la B.N.C.F. et ajouté les références utiles à ceux qui complètent des articles de ce Cahier des Charges. C'est ainsi que le titre VI "de la perception des taxes et des frais accessoires" a été supprimé.

Nous avons incorporé au nouveau texte, en un nouvel article 78 bis, les prescriptions du décret du 26 septembre 1935 portant simplification de la procédure en matière d'infraction à la police des Chemins de fer, et proposons en

.....

conséquence l'abrogation de ce décret; de même, nous proposons l'abrogation du décret du 2 mai 1930 relatif à l'usage du sifflet des locomotives, ainsi que de l'arrêté du 2 mai 1930 pris en application de ce décret.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président  
du Conseil d'administration,

B.  
Copie pour le Dossier

Avise le 8<sup>e</sup> CENTRAL DU MOUVEMENT

Proposé à M. le Directeur Général,

Le Directeur  
du Service Central du Mouvement,

P. O. Le Chef de la Division Centrale  
de la Réglementation et de la Sécurité

21 AVR 1939

M 13.98

12

Monsieur le Ministre,

21 AVR. 1939

114	115
116	117
118	119
DÉPARTEMENTAL	
21 AVR. 1939	
D 75550 / 1	Rec. N° 19

En réponse à votre dépêche C.F.4-100 du 23 mars 1939,  
j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en vue de son examen  
par la Commission présidée par M. RIBOULET, un projet de décret  
destiné à remplacer celui du 11 novembre 1917 portant règlement  
d'Administration publique sur la police, la sûreté et l'explo-  
tation des voies ferrées.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de  
mon profond respect.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS

COPIE CONFORME  
A L'ORIGINAL

25 MARS 1939

1550/1

Ministère  
des Travaux Publics

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

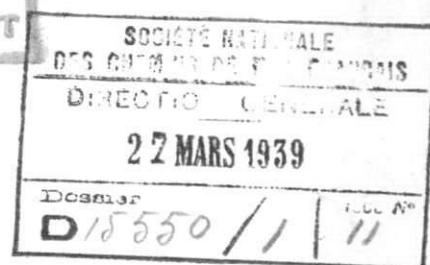
## 4ème Bureau

Modification  
du décret du 11  
novembre 1917

C. F. 4 - 100

à Monsieur le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

LE MINISTRE



Par lettre du 21 février dernier, répondant à ma dépêche du 8 du même mois, vous m'avez fait connaître que votre étude des modifications à apporter au décret du 11 novembre 1917 était presque terminée et que vous seriez en mesure de me soumettre prochainement vos propositions.

Je vous serai obligé d'en hâter l'établissement et la présentation, afin que la Commission présidée par M. RIBOULET, - Commission dont je vous ai fait connaître la composition par ma lettre du 15 mars - puisse les examiner au plus tôt.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
*Pour le Ministre et par autorisation :*

*Pour le Ministre et par autorisation :*

## Le Conseiller d'Etat

Directeur Général des Chemins de Fer  
et des Transports

Ministère  
des Travaux Publics

RV

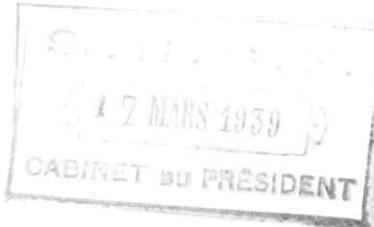
Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

4ème Bureau

Révision du décret  
du 11 novembre 1917

C.F. 4 - 100

Paris le 15 MARS 1939 193



LE MINISTRE

à Monsieur le PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

18 MARS 1939

D 15550/1 | Pièce N° 10

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint quelques exemplaires de l'arrêté du 8 mars 1939 par lequel j'ai institué une Commission pour l'étude des modifications à apporter au décret du 11 novembre 1917.

Vous voudrez bien aviser M.M. PORCHEZ, LEMONNIER et MAROIS de leur nomination à cette Commission au titre de représentants de la Société Nationale des Chemins de fer français.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'Etat

Directeur Général des Chemins de Fer  
et des Transports

MINISTÈRE  
DES  
RV TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

1er et 4ème Bureau

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS	ARRÊTÉ N° 18 MARS 1939
LE 18 MARS 1939	LE 18 MARS 1939
D 15550 / 1	10-

Le Ministre des Travaux Publics

Sur le rapport du Conseiller d'Etat, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports,

Vu l'article 7 du Cahier des Charges du 31 décembre 1937 de la Société Nationale des Chemins de fer ainsi conçu :

" 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 ";

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

A R R E T E :

Article 1er.

Il est institué, au Ministère des Travaux Publics, une Commission chargée d'examiner les modifications à apporter au décret ci-dessus visé du 11 novembre 1917, pour tenir compte tant de la création de la Société Nationale des Chemins de fer et des dispositions de son cahier des charges, que de l'évolution survenue

dans la technique de l'exploitation des chemins de fer et de la nouvelle organisation des services de contrôle.

Article 2.

Cette Commission est composée ainsi qu'il suit :

Président : M. RIBOUET, Président de la Section des Travaux Publics du Conseil d'Etat,

Membres : M.M. CLAUDON, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports,

. FAVIERE, Directeur du Contrôle Technique,

. BATICLE, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,

René ROY, Commissaire en Chef au Contrôle chargé de l'Inspection Générale au contrôle des voies ferrées d'intérêt local,

PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations fixes de la S.N.C.F.,

LEMONNIER, Chef de la Division de la Réglementation et de la Sécurité,

MAROIS, Chef de la Division des Affaires Générales commerciales de la S.N.C.F.,

Secrétaire : M. BESNARD, Sous-Chef du 4ème Bureau de la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports au Ministère des Travaux Publics.

Un rapporteur sera désigné par le Président; il pourra être choisi en dehors des membres de la Commission.

Article 3 .

Les membres désignés à l'article 2 ci-dessus pourront se faire assister, le cas échéant, et selon les questions à examiner par un ou plusieurs fonctionnaires qualifiés.

Article 4.

Le Conseiller d'Etat, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 8 mars 1939

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

signé : A. de MONZIE.

Proposé, le 7 mars 1939,

LE CONSEILLER D'ETAT,  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER  
ET DES TRANSPORTS,

signé : René CLAUDON.

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

1er et 4ème Bureau

## Arrêté

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION GÉNÉRALE

Le Ministre des Travaux Publics

Document

D 15550 / 1

Pièce N°  
10

Sur le rapport du Conseiller d'Etat, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports,

Vu l'article 7 du Cahier des Charges du 31 décembre 1937 de la Société Nationale des Chemins de fer ainsi conçu :

" 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 " ;

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

## ARRÊTÉ :

Article 1er.

Il est institué, au Ministère des Travaux Publics, une Commission chargée d'examiner les modifications à apporter au décret ci-dessus visé du 11 novembre 1917, pour tenir compte tant de la création de la Société Nationale des Chemins de fer et des dispositions de son cahier des charges, que de l'évolution survenue

....

dans la technique de l'exploitation des chemins de fer et de la nouvelle organisation des services de contrôle.

Article 2.

Cette Commission est composée ainsi qu'il suit :

Président : M. RIBOURGET, Président de la Section des Travaux Publics du Conseil d'Etat,

Membres : M.M. CLAUDON, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports,

FAVIENNE, Directeur du Contrôle Technique,

BATICLE, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,

René ROY, Commissaire en Chef au Contrôle chargé de l'Inspection Générale au contrôle des voies ferrées d'intérêt local,

PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations fixes de la S.N.C.F.,

LEMONNIER, Chef de la Division de la Réglementation et de la Sécurité,

MAROIS, Chef de la Division des Affaires Générales commerciales de la S.N.C.F.,

Secrétaire : M. BESNARD, Sous-Chef du 4ème Bureau de la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports au Ministère des Travaux Publics.

Un rapporteur sera désigné par le Président; il pourra être choisi en dehors des membres de la Commission.

Article 3.

Les membres désignés à l'article 2 ci-dessus pourront se faire assister, le cas échéant, et selon les questions à examiner par un ou plusieurs fonctionnaires qualifiés.

Article 4.

Le Conseiller d'Etat, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 8 mars 1939

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

signé : A. de MONZIE.

Proposé, le 7 mars 1939,

LE CONSEILLER D'ETAT,  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER  
ET DES TRANSPORTS,

signé : René CLAUDON.

MINISTÈRE  
DES  
TRAVAUX PUBLICS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

1er et 4ème Bureau

**Arrêté**

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION GÉNÉRALE

Le Ministre des Travaux Publics

22 MARS 1939

15550/1 Pièce N° 10-

Sur le rapport du Conseiller d'Etat, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports,

Vu l'article 7 du Cahier des Charges du 31 décembre 1937 de la Société Nationale des Chemins de fer ainsi conçu :

" Des règlements d'administration publique rendus par la Société Nationale entendus, 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 ";

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

**A R R E T E :**

Article 1er.

Il est institué, au Ministère des Travaux Publics une Commission chargée d'examiner les modifications à apporter au décret ci-dessus visé du 11 novembre 1917, pour tenir compte tant de la création de la Société Nationale des Chemins de fer et des dispositions de son cahier des charges, que de l'évolution survenue

....

dans la technique de l'exploitation des chemins de fer et de la nouvelle organisation des services de contrôle.

Article 2.

Cette Commission est composée ainsi qu'il suit :

Président : M. RIBOULET, président de la Section des Travaux Publics du Conseil d'Etat,

Membres : M.M. CLAUDE, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports,

FAVIERRE, Directeur du Contrôle Technique,

BATICLE, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,

René ROY, Commissaire en Chef au Contrôle chargé de l'Inspection Générale au contrôle des voies ferrées d'intérêt local,

PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations fixes de la S.N.C.F.,

LEMONNIER, Chef de la Division de la Réglementation et de la Sécurité,

MAROIS, Chef de la Division des Affaires Générales commerciales de la S.N.C.F.,

Secrétaire : M. BERNARD, Sous-Chef du 4<sup>ème</sup> Bureau de la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports au Ministère des Travaux Publics.

Un rapporteur sera désigné par le Président; il pourra être choisi en dehors des membres de la Commission.

Article 3.

Les membres désignés à l'article 2 ci-dessus pourront se faire assister, le cas échéant, et selon les questions à examiner par un ou plusieurs fonctionnaires qualifiés.

Article 4.

Le Conseiller d'Etat, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 8 mars 1939

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

signé : A. de MONZIE.

Proposé, le 7 mars 1939,

LE CONSEILLER D'ETAT,  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER  
ET DES TRANSPORTS,

signé : René CLAUDON.

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

1er et 4ème Bureau

Sur le rapport du Conseiller d'Etat, Directeur  
Général des Chemins de fer et des Transports,

Vu l'article 7 du Cahier des Charges du 31  
décembre 1937 de la Société Nationale des Chemins de  
fer ainsi conçu :

" Des règlements d'administration publique rend  
" 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 ";

Vu le règlement d'administration publique du 11  
novembre 1917 modifié sur les décrets des 14 août  
1921, 21 avril 1928, 14 janvier 1930, 3 mai 1930, 22  
février 1935, sur la police, la sûreté et l'exploita-  
tion des voies ferrées d'intérêt local et d'intérêt  
général,

ARRÊTE :

Article 1er.

Il est institué, au Ministère des Travaux Publics  
une Commission chargée d'examiner les modifications à  
apporter au décret ci-dessus visé du 11 novembre 1917,  
pour tenir compte tant de la création de la Société  
Nationale des Chemins de fer et des dispositions de  
son cahier des charges, que de l'évolution survenue

....

**Arrêté**

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
DIRECTION GÉNÉRALE

Le Ministre des Travaux Publics 22 MARS 1939

Dossier **D/5550 / 1** Pièce N° **10**

dans la technique de l'exploitation des chemins de fer et de la nouvelle organisation des services de contrôle.

Article 2.

Cette Commission est composée ainsi qu'il suit :

Président : M. RIBOURGET, Président de la Section des Travaux Publics du Conseil d'Etat,

Membres : M.M. CLAUDON, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports,

FAVIERRE, Directeur du Contrôle Technique,

BATICLE, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,

René ROY, Commissaire en Chef au Contrôle chargé de l'Inspection Générale au contrôle des voies ferrées d'intérêt local,

PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations fixes de la S.N.C.F.,

LEMONNIER, Chef de la Division de la Réglementation et de la Sécurité,

MARCIS, Chef de la Division des Affaires Générales commerciales de la S.N.C.F.,

Secrétaire : M. BERNARD, Sous-Chef du 4ème Bureau de la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports au Ministère des Travaux Publics.

Un rapporteur sera désigné par le Président; il pourra être choisi en dehors des membres de la Commission.

Article 3.

Les membres désignés à l'article 2 ci-dessus pourront se faire assister, le cas échéant, et selon les questions à examiner par un ou plusieurs fonctionnaires qualifiés.

Article 4.

Le Conseiller d'Etat, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 8 mars 1939

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

signé : A. de MONZIN.

Proposé, le 7 mars 1939,

LE CONSEILLER D'ETAT,  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER  
ET DES TRANSPORTS,

signé : René CLAUDON.

# Copie pour le Dossier

Avisé le 8<sup>me</sup> CENTRAL DU MOUVEMENT

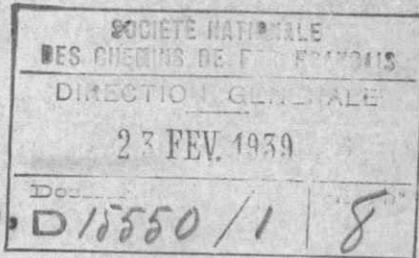
21 FEV 1939

39

D 15550 - 1

COPIE CONFORME  
A L'ORIGINAL

Monsieur le Ministre,



En réponse à votre dépêche CF 4-100 du 8 courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la Société Nationale avait déjà entrepris l'étude de la révision du décret du 11 Novembre 1917 ; cette étude est sur le point d'être terminée et je compte vous soumettre prochainement mes propositions.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président du Conseil d'Administration,

P. le Président du Conseil d'Administration  
Le Vice-Président,

Signé: GRIMPRET

Monsieur A. de MONZIE,  
Ministre des Travaux Publics,  
Direction Générale des Chemins  
de fer et des Transports,  
244, Boulevard Saint-Germain,  
PARIS (7<sup>ème</sup>)

AVISE : LE SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

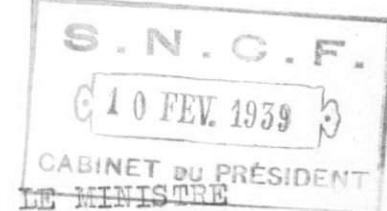
13  
C  
RV Ministère  
des Travaux Publics

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

4ème Bureau

Modification  
du décret du 11  
novembre 1917

C.F. 4 - 100



à Monsieur le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

11 FÉV. 1939

Dossier N° 15550 / 1 4

J'envisage de réviser le texte du décret du 11 novembre 1917 portant règlement d'administration publique *sur* la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées pour tenir compte de l'évolution produite dans l'exploitation des chemins de fer et des besoins d'économie que la situation financière de votre Société commande de satisfaire.

Je vous prie de mettre à l'étude les modifications à apporter à ce décret et, à la suite de cette étude, de m'adresser vos propositions dans le plus court délai possible.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'Etat

Directeur Général des Chemins de Fer

et des Transports

RÉPONSE  
au plus tard

le 2 MARS 1939

34.111 S.C.I.P.

A3 - Correspondance intérieure

cl.

3 JUIN 1939

3<sup>ème</sup>  
n° garant (V.P.)  
n° à parler (V.P.)  
M. le Bernois

SOCIÉTÉ NATIONALE DES PTT DE LA FRANCE	
DIVISION CENTRALE	
- 3 JUIN 1939	
D.15.550 /1	Pièce N° 83

Monsieur le Directeur Général,

Par lettre N° D.15.550-1 du 25 mai, vous m'avez demandé de vous faire connaître l'état d'avancement de l'étude de la Commission Spéciale chargée de la révision du décret du 11 novembre 1917.

Cette Commission n'a pas encore été réunie par son Président, M. RIBOULET. Elle le sera dès que son rapporteur, M. VEL-DURAND, aura préparé un rapport sur les propositions de la S.N.C.F.

Le Directeur  
du Service Central du Mouvement,  
P. O. Le Chef de la Division Centrale  
de la Réglementation et de la Sécurité

Signé : Lemonnier

Ref 5/6/39 1

COPIE CONFORME  
A L'ORIGINAL

25 Mai

39

SOCIÉTÉ PARISIENNE DES CUIRASSÉS DE PÉTITION
DIRECTION GÉNÉRALE
2 <sup>ME</sup> MAI 1939
Monsieur GOURSAT,
D 15550 / 1   22

M. CLAUDON et M. BERTHELOT m'ont parlé  
hier de la question de la modification du  
décret du 11 Novembre 1917.

Où en est l'étude de la Commission  
Spéciale?

Le Directeur Général,  
Signé : LE BESNERAIS

29 MARS 1939

COPIE CONFORME  
A L'ORIGINAL

29 Mars

39

Monsieur GOURSAT,

SOCIÉTÉ NATIONALE	
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTRICE GÉNÉRALE	
29 MARS 1939	
DOSSIER	15550 / 1
	12

Voudriez-vous vous mettre en rapport avec M. VEL-DURAND Conseiller d'Etat, qui a été désigné par M. RIBOULET pour rapporter les modifications à apporter au décret de 1917.

Je désirerais auparavant vous dire un mot de cette question, voudrez-vous m'en parler demain jeudi après-midi lorsque nous nous verrons.

Le Directeur Général,  
Signé : LE BESNERAIS

1 MARS 1939

# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

3ème DIVISION

M N° 13.98/12

Paris, le

28 FÉV. 1939

19

8, rue de Londres (9<sup>e</sup>)

Tél. : TRinité 91-73 et la suite  
Inter TRinité 110

DIRECTION GÉNÉRALE

1 MARS 1939

Dossier N°  
D/5550 / 1 | Pièce N° 9

M. le Directeur Général,

Réponse à vos observations ci-jointes, relatives au projet de réfection du décret du 11 Novembre 1917.

— Après examen je pense toujours qu'il est préférable de disjoindre du nouveau décret les textes visant les voies ferrées d'intérêt local et les tramways urbains. D'une part, en effet, nous ne sommes pas qualifiés pour présenter des propositions pour ces dernières voies ferrées. D'autre part, et surtout, il est hors de doute que la consultation du nouveau décret ne contenant que les textes applicables aux voies ferrées d'intérêt général serait plus facile que celle du décret actuel dans lequel il est nécessaire de rechercher au début d'un grand nombre d'articles si une mention particulière ne limite pas leurs applications à certaines lignes.

Dans le même ordre d'idées, le projet de Cahier des Charges pour les voies de port que M. Pierre Lévy a soumis à votre examen le 17 courant ne vise que les voies exploitées par la Société Nationale à l'exclusion des tramways.

— Par dépêche du 8 Février, M. le Ministre des Travaux Publics nous a effectivement demandé des propositions

SOCIÉTÉ NATIONAL DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

concernant la révision du décret de 1917; une réponse d'attente a été adressée le 21 courant sous la signature de M. le Président du Conseil d'Administration.

— Art. 79 — Je viens de recevoir de M. AURENGE le nouveau texte de cet article.

Le Directeur  
du Service Central du Mouvement,

*Amour*

14 Février

39

Monsieur GOURSAT  
s/c de Monsieur ~~SURLEAU~~

SOUMIS	PAR	LE
DES DÉPARTEMENTS	ET DES	MINISTÈRES
DIRECTION GÉNÉRALE		
14 FEV. 1939		
Dossier	Filet n°	
D/5550 /1	16	

*Sign. : [unclear]*  
Votre note ci-jointe du 11 Février relative au décret du  
11 Novembre 1917.

a) Je ne pense pas qu'il soit intéressant de séparer en deux textes les textes relatifs aux deux grandes catégories de voies ferrées; mais nous pouvons, dans nos propositions, dire au Ministre que nous ne faisons des propositions qu'en ce qui concerne les articles qu'il nous réfute.

A ce point de vue d'ailleurs, n'avons-nous pas reçu il y a quelques jours une lettre du Ministre nous demandant des propositions. Si mes souvenirs sont exacts sur ce point, il y a lieu de présenter ces propositions au Comité avant de les envoyer au Ministre.

b) Article 79 : Voudriez-vous regarder à nouveau la question avec M. AURENGE et le prier de m'en parler. Il avait été lui-même d'accord devant une récente jurisprudence de la Cour de Cassation que nous pouvions être exonérés des responsabilités aux portillons des passages à niveau.

Ne peut-on trouver un texte qui, sauf les cas de fautes

vraiment lourdes de notre part, nous exonère.

c) Remarques sur des articles divers : d'accord sur vos solutions.

Le Directeur Général,

JEU 16 FEV 39

h

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

15550

SERVICE CENTRAL  
DU MOUVEMENT

3ème Division  
— le Directeur —

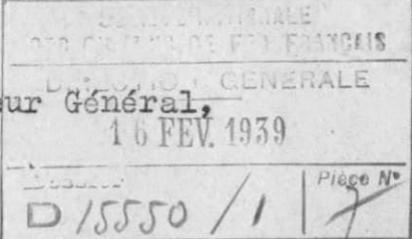
M 1398  
12

PARIS, le 15 FÉV. 1939<sup>19</sup>  
8, rue de Londres (9<sup>e</sup>)

Tél. : TRinité 91-73 et la suite  
Inter Trinité 110

M. le Directeur Général,

16 FÉV. 1939



Comme suite à ma lettre n° 1398/12

du 11 février, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un projet de réponse d'attente à la dépêche CF 4-100 du 8 février par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics prescrit de mettre à l'étude la révision du décret du 11 novembre 1917.

Le Directeur  
du Service Central du Mouvement,

P. O. Le Chef de la Division Centrale  
de la Réglementation et de la Sécurité

## SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

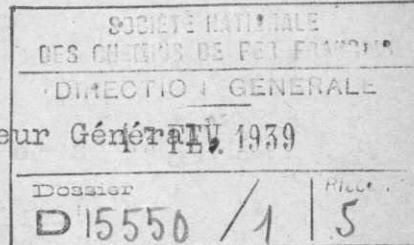
R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

3. DIVISION

M N° 13.98  
12

Paris, le 11 FÉV. 1939. 19

8, rue de Londres (9<sup>e</sup>)Tél.: TRinité 91-73 et la suite  
Inter Trinité 110

Par lettre du 27 Janvier, vous avez bien voulu me faire connaître les observations auxquelles donne lieu de votre partie projet de nouvelle rédaction du texte du décret du 11 Novembre 1917 que je vous avais adressé le 25 Janvier.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-après les réponses aux objections faites.

a) La Commission a estimé devoir éliminer du présent projet les chemins de fer d'intérêt local et les tramways urbains d'une part parce que la révision des articles visant uniquement ces chemins de fer et tramways n'est pas de la compétence de la Société Nationale et d'autre part parce qu'il est plus rationnel de séparer, en deux décrets distincts, les textes relatifs aux deux grandes catégories de voies ferrées.

b) Article 79.- Je vous donne ci-dessous le texte des remarques faites par le Service du Contentieux :

" La dernière phrase du dernier paragraphe de "l'article 79 appelle de sérieuses réserves.

" Je considère qu'en l'absence d'une délégation législative qui vous y autorise, la clause d'irresponsabilité en faveur de la S.N.C.F. est illicite. Elle est, en effet, contraire aux règles du Code Civil en matière de responsabilité.

" Le règlement pourrait être attaqué pour vice de forme dans le délai de deux mois de sa publication à l'Officiel et, par ailleurs, il est à craindre que les Tribunaux Civils ne veuillent pas faire état de cette disposition.

" Il faudrait, à mon sens, supprimer les mots "et sous leur entière responsabilité et sans que celle de la Société Nationale puisse être recherchée."

c) Remarques sur des articles divers.-

Article 5..- Cet article a été supprimé parce qu'il n'existe pas, à notre connaissance, de chemin de fer d'intérêt général exploité directement par l'Etat, les Départements, les Communes ou les Syndicats de Communes; néanmoins, je ne vois aucun inconvénient à conserver cet article en vue de réserver l'avenir.

Article 12..- Je rétablis <sup>dans</sup> le projet les termes "sûreté de la circulation"

Articles 21 et 24..- M. le Directeur du Service Central du Matériel que j'ai consulté est d'avis de maintenir le texte actuel, car il ne pense pas qu'il y ait des difficultés à craindre à ce sujet. Les plans et documents que

nous remettons au Ministre à l'appui d'une demande en autorisation de construction sont en effet très succincts et ne définissent que les grandes lignes du projet.

Il est naturel que si, postérieurement à la demande dont il s'agit, ces grandes lignes viennent à changer, nous en informions le Ministère.

Page 17.- J'effectue la rectification demandée.

Article 60.- Je rétablis, dans le projet, le texte ancien concernant les registres des retards.

Article 98 bis.- Je supprime cet article.

d) Aux termes du 1er alinéa de l'article 7 du Cahier des Charges, c'est au Ministre et non à la Société Nationale qu'il appartient de prendre l'initiative de l'établissement d'un nouveau décret sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer; nous avons simplement pris les devants en vue d'orienter l'étude dans le sens qui nous est le plus favorable; je ne pense pas en conséquence que le présent projet, qui est susceptible d'être remanié par le Ministère, doive être présenté au Comité et au Conseil.

Je vous demande même n'envoyer de ce projet ne devrait pas être effectué par une lettre  
à l'origine du S. J. P. et non pas du Président du Service Central du Mouvement,  
du Conseil d'Adm<sup>m</sup>, c'est au Ministre que doit  
venir administrativement l'initiative d'un tel  
remplacement le décret de 1917. *je m'excuse*

D 15550/1

COPIE CONFORME  
A L'ORIGINAL

27 JANV 1939

59

RECEUILLIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
Monsieur COURSAT	
27 JANV 1939	
Dossier	Pièce N°
D 15550 / /	3

Dossier ci-joint relatif à la révision du décret du 11 Novembre 1917.

Je suis d'accord sur l'ensemble du texte, mais j'ai un certain nombre d'observations de détail à faire :

- a) Pourquoi éliminez-vous les Chemins de fer d'intérêt local et les tramways urbains ~~de~~ projets de décret ?
- b) Article 79 : J'aimerais avoir en détail les arguments du Contentieux, car je ne vois pas en quoi cette exonération de responsabilité est illicite. Elle l'est d'autant moins que, jusqu'ici, la jurisprudence l'avait toujours reconnue comme licite <sup>de réenquête</sup> jusqu'au ~~présent~~ <sup>de réenquête</sup> décret, tout au moins.
- c) Remarques sur des articles divers.

Article 5 - Je ne vois pas pourquoi vous le supprimez. Il ne gêne pas et il peut être utile dans certains cas.

Article 12 - Il me semble qu'il vaut mieux laisser "sûreté de la circulation" que "sûreté de l'exploitation". Vous donnez au Ministre des pouvoirs supplémentaires qui ne paraissent pas utiles.

Article 21 - Votre texte est dangereux, car si les

locomotives diffèrent par de petites différences des plans, dessins et documents fournis, nous ne serons pas en règle.

Article 24 - Même remarque pour les voitures.

Page 17, Dans la colonne "observations", je mettrai, à la 3<sup>ème</sup> ligne, "il ne contient plus que les prescriptions d'ordre fondamental".

Article 60 - Je ne vois pas l'intérêt de supprimer les registres des retards. Cela va faire des difficultés qu'on pourrait mieux éviter.

Article 98 <sup>bis</sup> - Cet article est parfaitement inutile, car nous pourrons toujours prévoir la chose avec l'autorisation du Ministre.

Or, la possibilité qui nous est donnée va soulever des quantités de critiques.

d) N'y a-t-il pas lieu de soumettre l'affaire au Comité et au Conseil?

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS

25 Janvier 1939

Copie 1

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE	DE LA FINANCE ET DES FINANCES
DU TRAVAIL ET DE LA SECURITÉ	
21 AVR. 1939	
Document	Pièce N°
D/5550 //	2

M. le Directeur Général,

Vous avez exprimé le désir que le texte du décret du 11 Novembre 1917 soit examiné dans son ensemble, dans le but de proposer, le cas échéant, les modifications qui nous paraîtraient opportunes.

Une Commission présidée par M. LEMONNIER, Chef de la Division Centrale de la Réglementation et de la Sécurité, a établi le projet ci-joint que je vous adresse, ainsi que la lettre d'envoi à M. le Ministre des Travaux Publics.

Ce projet dont les caractéristiques essentielles sont indiquées dans la lettre d'envoi, a reçu l'approbation des Services Financiers, de l'Organisation Technique et du Contentieux<sup>(1)</sup>, du Service Commercial, des Services Centraux Personnel, du Matériel et des Installations Fixes.

Le Directeur  
du Service Central du Mouvement,  
signé: GOURSAT

(1) Sauf en ce qui concerne le dernier alinéa de l'art. 79, le Service du Contentieux prétendant que cette exonération de responsabilité est illégale et qu'un Décret qui reprendrait la disposition prévue pourrait être attaqué pour "vice de forme".

**A4 - Décisions**

m<sup>-1</sup>

27 SEPT 1939

~~SECRET~~

DECISION DE LA CONFERENCE DU DIRECTEUR GENERAL

du 24 Septembre 1939

STAMP NATIONAL  
BIBLIOTHEQUE FRANCAISE  
DIRECTION GENERALE  
22 SEP 1939  
D 15550/1 26

151°- Nouveau règlement d'administration publique  
sur la police des chemins de fer -

V et C saisiront d'urgence M. BERTHELOT  
des rectifications à apporter au décret  
remplaçant celui du 11 Novembre 1917 (P.N.,  
suppression de l'affichage, etc....)

V

10

Signé : LE BESNERAIS

#### Compte rendu d'exécution :

M. M. ~~Leugden~~  
Dugad ~~de~~  
L

Yu. (or yu'e)  
—  
Yu'e  
—

jeudi matin depuis la conférence du 24  
qui n'y avait rien à faire pour l'avoie

25/9/89  
Snow

SI  
DES C  
DIRECTIO  
22 SEP 1939  
Dossier D 15550/1 Pièce N° 27

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
19 JUIN 1939	
Dossier	Proc. N°
D 15550/1	24

Etaient présents : M.M. LE BESNERAIS, BERTHELOT,  
GOURSAT, J.LEVY, PORCHEZ, DUMAS.

1°- Organisation des prochains Congrès de Chefs de gare et de Chefs de section.

M. LE BESNERAIS est d'accord pour que des Congrès de Chefs de gare soient organisés l'année prochaine dans chaque Région.

M. GOURSAT

M. PORCHEZ

Un Congrès unique des Chefs de section de la S.N.C.F. aura lieu dans le courant de l'hiver prochain.

2°- Construction de locomotives et tenders dans nos ateliers.

M. LE BESNERAIS est d'accord pour faire construire dans les ateliers de la S.N.C.F. une quarantaine de locomotives et autant de tenders à valoir sur l'autorisation ministérielle que la S.N.C.F. vient de recevoir.

M. J. LEVY

3°- Acquisition d'une rame prototype sur pneumatiques.

M. LE BESNERAIS accepte d'envisager l'acquisition d'une telle rame de 4 ou 5 voitures. M. GOURSAT examinera, d'accord avec M. Jean LEVY, les aménagements intérieurs à adopter pour les différentes voitures.

M. GOURSAT

M. J. LEVY

4°- Interruption annuelle du travail des auxiliaires.

M. BERTHELOT examinera s'il est encore indispensable, étant donné le récent décret-loi, d'interrompre pendant 4 jours chaque année le travail des auxiliaires, en application de la loi de 1910.

5°- Travaux de la Commission RIBOULET en ce qui concerne la modification du décret de 1917.

M. LEMONNIER rendra visite à M. RIBOULET; par ailleurs, M. GOURSAT indiquera à M. BERTHELOT les points sur lesquels le Directeur du Contrôle a présenté des observations.

M. GOURSAT

...

6°- Etude des services maritimes vers l'Angleterre.

M. GOURSAT examinera avec M. DUGAS ce que rapporte et ce que coûte un voyageur en sus par la voie du Pas-de-Calais et par la voie de Dieppe.

M. GOURSAT

7°- Amortissement de matériel roulant en 1959.

M. LE BESNERAIS confirme que M. Jean LEVY ne doit pas dépasser le crédit de 100 M. prévu par la lettre du 8 avril 1959. Au cas où M. Jean LEVY serait amené à démolir sur ce crédit du matériel qui était déjà hors d'état de servir le 1er janvier 1958, il prendrait soigneusement note de la valeur correspondante en vue de son imputation éventuelle à un compte autre que le compte "Amortissement du matériel" de 1959.

M. J. LEVY

8°- Chauffage de boîtes aux wagons-lits.

M. Jean LEVY vérifiera dans quelques mois si l'amélioration du graissage promise par les W.L. a bien permis de diminuer dans une forte proportion le nombre des chauffages que l'on constate actuellement.

M. J. LEVY

19 AVR 1939



- 20 -

Projet de révision du décret  
du 11 novembre 1917.

QUESTION IV<sup>bis</sup> - Projet de révision du  
décret du 11 novembre 1917.

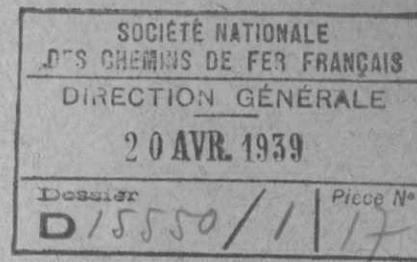
M. LE PRESIDENT fait savoir que cette question est retirée  
de l'ordre du jour.

S. N. C. F.

Dossier  
de M<sup>r</sup> le Directeur Général

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 19 AVR 1939



QUESTION N° *IV bis*

IV - Projet de révision du décret du } Rapporteur :  
11 novembre 1917. } M. ARON  
M. Moreau-Nerat

Transmission

Fait copie le 20/4/39 à M. GOURSAT.

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
du 19 AVR 1939 193  
(Question N° IV)

COMITÉ DE DIRECTION  
du 18 AVR 1939 193  
(Question N° VII)

SOCIETE NATIONALE  
DES  
CHEMINS DE FER FRANCAIS

7 avril 1939

Projet de révision du décret du 11 novembre 1917

DIRECTION GÉNÉRALE

20 AVR 1939

Dossier D/15550/1 Pièce N° 14

Le décret du 11 novembre 1917, qui porte règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer, doit, en vertu de l'article 7 du Cahier des Charges de la S.N.C.F., être remplacé par de nouvelles dispositions du même ordre applicables aux voies ferrées exploitées par la Société Nationale.

En vue de faciliter l'étude du nouveau décret par les Services du Ministère des Travaux Publics, les Services intéressés de la S.N.C.F. ont mis au point un projet qui tient compte des nécessités actuelles de l'exploitation et du nouvel état de choses résultant de la création de la Société Nationale.

Ce projet est contenu dans le document ci-joint qui donne, en trois colonnes juxtaposées : le texte du décret du 11 novembre 1917, la rédaction proposée, enfin un commentaire succinct justifiant, le cas échéant, les modifications importantes apportées au texte actuellement en vigueur.

Du point de vue de la présentation, l'ordre des divers titres et articles a été conservé dans toute la mesure du possible.

En ce qui concerne le fond, il a été décidé tout d'abord de ne retenir que les textes concernant les lignes d'intérêt général exploitées par la S.N.C.F., en laissant au Ministre le soin d'apprécier ce qu'il conviendra de faire pour les voies ferrées d'intérêt local et les tramways urbains; il est désirable en effet de ne pas surcharger le nouveau décret en y intercalant des textes n'intéressant nullement la Société Nationale, qui n'est évidemment pas qualifiée pour présenter des propositions à ce sujet.

.....

Par ailleurs, le décret du 11 novembre 1917, qui n'est lui-même qu'une adaptation de textes anciens, ne tenait pas compte de certains progrès d'ordre technique réalisés depuis vingt ans dans l'exploitation du Chemin de fer; le présent projet remédie à ces lacunes; c'est ainsi que, la généralisation du frein continu à tous les trains ayant permis de modifier les règles de composition et d'équipement des trains en personnel, le chapitre correspondant a été profondément remanié pour tenir compte de ces nouvelles conditions d'exploitation.

Dans un autre ordre d'idées, le projet de décret ne contient plus que des textes d'ordre général; les détails d'exécution seront fournis dans des règlements, soumis à l'homologation ministérielle, qu'il sera possible de modifier ultérieurement lorsque les progrès réalisés l'exigeront; il est en effet tout à fait désirable que le nouveau décret, qui sera soumis au Conseil d'Etat et signé par le Président de la République, ne renferme plus que des prescriptions fondamentales qui ne soient pas susceptibles de changer d'ici un certain nombre d'années.

Il convient de signaler également que le nouveau texte prévoit l'abrogation du décret du 19 mai 1926 qui rendait applicables aux départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle les prescriptions du décret du 11 novembre 1917, tout en admettant certaines dérogations provisoires résultant des circonstances locales; par suite d'unifications survenues entre temps, ces dérogations sont en effet devenues sans objet, et rien ne s'oppose plus à l'application intégrale du nouveau décret aux départements recouvrés.

Il est proposé d'approuver le projet ci-joint de révision du décret du 11 novembre 1917, qui sera ensuite transmis à M. le Ministre des Travaux Publics.

Signé : GOURSAT.

H.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

LE PRÉSIDENT DU  
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le

19

D. 15550 - 1  
Projet arrêté  
Voir lettre du 8/1/39  
au Ministre

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre un projet de décret établi conformément au premier alinéa de l'article 7 du Cahier des Charges de la Société Nationale des Chemins de Fer Français et destiné, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt général exploitées par la Société Nationale, à remplacer le décret du 11 Novembre 1917 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Ce projet est contenu dans le document ci-joint qui donne, en trois colonnes juxtaposées: le texte du décret du 11 Novembre 1917, celui que nous vous proposons, enfin un commentaire succinct justifiant, le cas échéant, les modifications importantes apportées au texte actuellement en vigueur.

Dans le projet que nous vous soumettons, nous nous sommes attachés à conserver, dans toute la mesure du possible,

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,  
Direction Générale des Chemins de fer  
et des Transports.

l'ordre de présentation des divers titres et articles, ainsi que la contexture du texte actuel, tout en adaptant les prescriptions édictées au nouvel état de choses résultant de la création de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Nous avons tout d'abord considéré qu'il convenait de retirer de ce nouveau décret les textes visant uniquement les voies ferrées d'intérêt local et les tramways urbains, textes qui seraient à reprendre, le cas échéant, en un document spécial.

Toutefois, pour tenir compte du cas particulier, jusqu'à présent spécial à l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine, des voies ferrées d'intérêt général établies sur les voies publiques, nous avons été amenés à maintenir et à adapter un certain nombre d'articles (7, 8, 11 et 13) qui ne sont actuellement applicables qu'aux voies ferrées d'intérêt local établies dans les mêmes conditions.

A cette occasion, nous sommes conduits à vous proposer l'abrogation du décret du 19 mai 1926 dont l'article premier rend applicable aux départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle les prescriptions du décret du 11 Novembre 1917, et dont les articles 2 à 5 précisent qu'un certain nombre de dispositions spéciales à l'Alsace-Lorraine seront provisoirement maintenues, en général à titre de dérogation, et pendant un délai qui a été prorogé à plusieurs reprises,

.....

et, en dernier lieu, jusqu'au 1er Janvier 1938.

En effet :

a) - Parmi les dérogations prévues par le décret du 19 mai 1926, celles de l'art. 2 relatives à l'établissement de barrières aux passages à niveau ont été prorogées par un décret du 4 Avril 1938 jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la réglementation des passages à niveau prévue par le dernier paragraphe de l'article 4 du Cahier des Charges de la Société Nationale. L'article 2 en question devient donc sans objet.

b) - Les dispositions de l'article 3 (1<sup>o</sup>) qui autorisent l'expédition de certains trains en avance sur leur horaire sont reprises à l'article 42 de notre projet de décret, et étendues d'ailleurs à l'ensemble du réseau national, en raison de leur intérêt du point de vue de la circulation.

Celles de l'article 3 (2<sup>o</sup>) relatives à l'usage du sifflet à vapeur n'ont plus de raison d'être; les cas où cet usage, qui par ailleurs est dès à présent unifié sur les diverses Régions, est obligatoire doivent en effet être fixés par les Règlements homologués de la Société Nationale, ainsi que le prévoit l'article 56 de notre projet de décret.

c) - Quant à l'article 4, il est également devenu sans objet depuis la parution du décret du 22 février 1935 qui a modifié l'article 79 du décret du 11 Novembre 1917 pour

.....

le rendre applicable aux voies ferrées d'intérêt général d'Alsace-Lorraine, établies sur les voies publiques.

d) - Enfin, je vous demande de supprimer le règlement local du 4 Novembre 1904 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (R.C.E.) dont il est question à l'article 5 du décret du 19 Mai 1926, et dont ne subsistent plus que les prescriptions non reprises au décret du 11 Novembre 1917 et non contraires à ce décret; ces prescriptions seront incorporées dans les autres textes règlementaires de l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine.

Dans ces conditions, le décret du 19 mai 1926 devient donc bien sans objet en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt général, et peut être abrogé; quant aux prescriptions spéciales aux voies ferrées d'intérêt local, elles n'ont plus comme il a déjà été dit, à figurer dans notre texte.

Pour en revenir au projet de décret que nous vous soumettons, nous avons cherché à n'y inclure que des textes d'ordre fondamental et général, étant entendu que les détails d'exécution seront fournis dans des règlements soumis à votre homologation.

Nous avons considéré, en effet, qu'il n'y avait pas lieu d'alourdir le texte du décret par des prescriptions de détail susceptibles de varier en fonction des progrès

.....

qui seraient réalisés dans l'exploitation du Chemin de fer, d'autant plus que la Société Nationale compte soumettre à votre approbation ces prescriptions de détail qu'elle sera d'ailleurs seule à mettre en application du fait de la fusion des anciens Réseaux. C'est ainsi que le titre IV, relatif à la composition des trains, a été fortement allégé et que dans un grand nombre d'autres articles le texte du décret renvoie, pour les détails d'application, aux règlements homologués.

Par ailleurs, nous avons profité de l'occasion pour supprimer purement et simplement un certain nombre de prescriptions qui n'ont plus leur raison d'être, soit par suite du perfectionnement des méthodes d'exploitation, soit du fait que la Société Nationale est seule exploitante du Réseau Français.

Nous avons supprimé en outre les textes faisant double emploi avec ceux du Cahier des Charges de la S.N.C.F. et ajouté les références utiles à ceux qui complètent des articles de ce Cahier des Charges. C'est ainsi que le titre VI "de la perception des taxes et des frais accessoires" a été supprimé.

Nous avons incorporé au nouveau texte, en un nouvel article 78 bis, les prescriptions du décret du 26 septembre 1935 portant simplification de la procédure en matière d'infraction à la police des Chemins de fer, et proposons en

.....

conséquence l'abrogation de ce décret; de même, nous proposons l'abrogation du décret du 2 mai 1930 relatif à l'usage du sifflet des locomotives, ainsi que de l'arrêté du 2 mai 1930 pris en application de ce décret.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président  
du Conseil d'Administration,

MER 25 JAN 39

R.

SOUMIS au visa de M. le Directeur Général

Le Directeur  
du Service Central du Mouvement,

# Copie pour le Dossier

Avise le S<sup>o</sup> CENTRAL DU MOUVEMENT

Monsieur le Ministre,

Document

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLIQUES	DIRECTION GÉNÉRALE
23 JANV 1939	
Dossier	Pièce N°
D/5550/1	

J'ai l'honneur de vous soumettre un projet de décret établi conformément au premier alinéa de l'article 7 du Cahier des Charges de la Société Nationale des Chemins de Fer Français et destiné, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt général exploitées par la Société Nationale, à remplacer le décret du 11 Novembre 1917 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Ce projet est contenu dans le document ci-joint qui donne, en trois colonnes juxtaposées: le texte du décret du 11 Novembre 1917, celui que nous vous proposons, enfin un commentaire succinct justifiant, le cas échéant, les modifications importantes apportées au texte actuellement en vigueur.

Dans le projet que nous vous soumettons, nous nous sommes attachés à conserver, dans toute la mesure du possible

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,  
Direction Générale des Chemins de fer  
et des Transports.

.....

l'ordre de présentation des divers titres et articles, ainsi que la contexture du texte actuel, tout en adaptant les prescriptions édictées au nouvel état de choses résultant de la création de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Nous avons tout d'abord considéré qu'il convenait de retirer de ce nouveau décret les textes visant uniquement les voies ferrées d'intérêt local et les tramways urbains, textes qui seraient à rapprendre, le cas échéant, en un document spécial.

Toutefois, pour tenir compte du cas particulier, jusqu'à présent spécial à l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine, des voies ferrées d'intérêt général établies sur les voies publiques, nous avons été amenés à maintenir et à adapter un certain nombre d'articles (7, 8, 11 et 13) qui ne sont actuellement applicables qu'aux voies ferrées d'intérêt local établies dans les mêmes conditions.

A cette occasion, nous sommes conduits à vous proposer l'abrogation du décret du 19 mai 1926 dont l'article premier rend applicable aux départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle les prescriptions du décret du 11 Novembre 1917, et dont les articles 2 à 5 précisent qu'un certain nombre de dispositions spéciales à l'Alsace-Lorraine seront provisoirement maintenues, en général à titre de dérogation, et pendant un délai qui a été prorogé

---

\*\*\*\*\*

à plusieurs reprises, et en dernier lieu jusqu'au 1er Janvier 1938. En effet :

a) - Parmi les dérogations prévues par le décret du 19 mai 1926, celles de l'art. 2 relatives à l'établissement de barrières aux passages à niveau ont été prorogées par un décret du 4 Avril 1938 jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la réglementation des passages à niveau prévue par le dernier paragraphe de l'article 4 du Cahier des Charges de la Société Nationale. L'article 2 en question devient donc sans objet.

b) - Les dispositions de l'article 3 (1<sup>o</sup>) qui autorisent l'expédition de certains trains en avance sur leur horaire sont reprisées à l'article 42 de notre projet de décret, et étendues d'ailleurs à l'ensemble du réseau national, en raison de leur intérêt du point de vue de la circulation.

Celles de l'article 3 (2<sup>o</sup>) relatives à l'usage du sifflet à vapeur n'ont plus de raison d'être; les cas où cet usage, qui par ailleurs est dès à présent unifié sur les diverses Régions, est obligatoire doivent en effet être fixés par les Règlements homologués de la Société Nationale, ainsi que le prévoit l'article 56 de notre projet de décret.

c) - Quant à l'article 4, il est également devenu sans objet depuis la parution du décret du 22 février 1935 qui a modifié l'article 79 du décret du 11 Novembre 1917 pour

le rendre applicable aux voies ferrées d'intérêt général d'Alsace-Lorraine, établies sur les voies publiques.

d) - Enfin, je vous demande de supprimer le règlement local du 4 Novembre 1904 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (R.C.E.) dont il est question à l'article 5 du décret du 19 Mai 1926, et dont ne subsistent plus que les prescriptions non reprises au décret du 11 Novembre 1917 et non contraires à ce décret; ces prescriptions seront incorporées dans les autres textes réglementaires de l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine.

Dans ces conditions, le décret du 19 mai 1926 devient donc bien sans objet en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt général, et peut être abrogé; quant aux prescriptions spéciales aux voies ferrées d'intérêt local, elles n'ont plus comme il a déjà été dit, à figurer dans notre texte.

Pour en revenir au projet de décret que nous vous soumettons, nous avons cherché à n'y inclure que des textes d'ordre fondamental et général, étant entendu que les détails d'exécution seront fournis dans des règlements soumis à votre homologation.

Nous avons considéré, en effet, qu'il n'y avait pas lieu d'alourdir le texte du décret par des prescriptions de détail susceptibles de varier en fonction des progrès

.....

qui seraient réalisés dans l'exploitation du Chemin de fer, d'autant plus que la Société Nationale compte soumettre à votre approbation ces prescriptions de détail qu'elle sera d'ailleurs seule à mettre en application du fait de la fusion des anciens Réseaux. C'est ainsi que le titre IV, relatif à la composition des trains, a été fortement allégé et que dans un grand nombre d'autres articles le texte du décret renvoie, pour les détails d'application, aux règlements homologués.

Par ailleurs, nous avons profité de l'occasion pour supprimer purement et simplement un certain nombre de prescriptions qui n'ont plus leur raison d'être, soit par suite du perfectionnement des méthodes d'exploitation, soit du fait que la Société Nationale est seule exploitante du Réseau Français.

Nous avons supprimé en outre les textes faisant double emploi avec ceux du Cahier des Charges de la S.N.C.F. et ajouté les références utiles à ceux qui complètent des articles de ce Cahier des Charges. C'est ainsi que le titre VI "de la perception des taxes et des frais accessoires" a été supprimé.

Nous avons incorporé au nouveau texte, en un nouvel article 78 bis, les prescriptions du décret du 26 septembre 1935 portant simplification de la procédure en matière d'infraction à la police des Chemins de fer, et proposons

.....

conséquence l'abrogation de ce décret; de même, nous proposons l'abrogation du décret du 2 mai 1930 relatif à l'usage du sifflet des locomotives, ainsi que de l'arrêté du 2 mai 1930 pris en application de ce décret.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement,

Le Président  
du Conseil d'Administration,

## Solution proposée

## Observations de M<sup>r</sup> le Directeur Général



## Solution adoptée

Retiré de l'ordre du jour.

*Ly*

Énoncé : Projet de révision du décret du 11 Novembre 1917.  
(Rapporteur M. ARON )

---

**Observations**

de

**M<sup>r</sup> le Directeur Général**

---

Exposé :

VOIR DOSSIER CI-JOINT

Décret du 11 novembre 1917

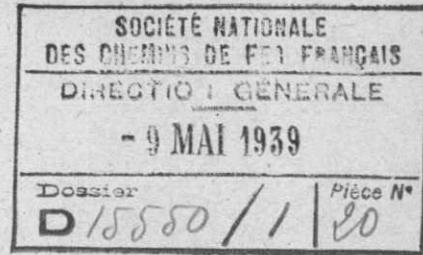
====



M. ARON, d'accord avec M. MOREAU-NERET, estime qu'il n'y a pas lieu de soumettre cette affaire au Conseil d'Administration.

Il fera part de sa manière de voir au Comité de Direction du 18 avril.

18 AVR 1939



Projet de révision du  
décret du 11 novembre  
1917.-

QUESTION VII - Projet de révision du décret  
du 11 novembre 1917.-

Le Comité procède à un échange de vues sur la question, qui sera retirée de l'ordre du jour de la séance du Conseil d'Administration du 19 avril 1939.

S. N. C. F.

Dossier  
de M<sup>r</sup> le Directeur Général

COMITÉ DE DIRECTION

du 18 AVR 1939

A RETOURNER  
DEI  
COMITÉ GÉNÉRALE

AU SECT ET

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER DE L'EST  
DIRECTOIRE GÉNÉRALE  
20 AVR 1939  
Dossier D 5850/1115

QUESTION N° VII

VII - Projet de révision du décret { Rapporteurs :  
du 11 novembre 1917. M. ARON  
M. Moreau Néret

— Nouvelle page  
à la suite

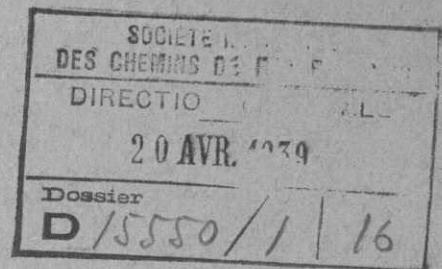
Transmission

le 19/4/39 à Monsieur GOURSAT en le priant de préparer ce projet de transmission. Mon attention a été spécialement attirée sur la question de l'article 79. Je vous demanderai de m'en entretenir à nouveau avec M. AURENGE en vue de l'attitude que nous aurons à prendre au cours de la discussion. C'est un point important sur lequel il est nécessaire de ne pas aller à un échec.

Fait copie le 20/4/39 à M.M. GOURSAT, AURENGE.

## Solution proposée

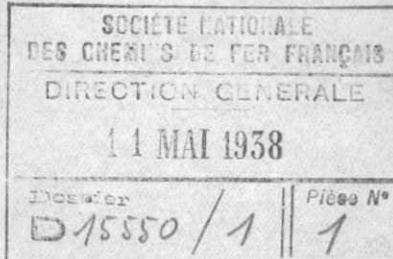
## Observations de M<sup>r</sup> le Directeur Général



## Solution adoptée

Le Comité n'a pas d'objection à ce que le Directeur Général transmette le projet présenté.

*L.M.*



MEMENTO de la CONFERENCE  
de MM. les Chefs des Services Centraux  
du lundi 25 avril 1938

---

11° - Modernisation du décret de 1917

M. GOURSAT enverra son projet à M. Jean LEVY  
et à M. PORCHEZ

M. GOURSAT

1 5 5 5 0 / 1

C1 - Lois - Décrets

15550/1

CL

Police - Santé et Exploitation des Oeuvres

C' → Lois / Décrets.

## Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Est approuvé l'avenant à la convention du 25 juin 1869 passé, le 10 octobre 1917, entre le préfet du Calvados, au nom du département, et la compagnie du chemin de fer de Caen à la mer, en vue : 1<sup>o</sup> de régler les conditions de l'allocation temporaire au personnel de cette compagnie, d'indemnités spéciales pour cherté de vie et charges de famille; 2<sup>o</sup> de majorer, à partir de la date du présent décret et pendant la durée des hostilités augmentée d'une année, les tarifs applicables au transport des voyageurs et des marchandises, sur le chemin de fer d'intérêt local de Caen à Courseulles, déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 12 janvier 1873.

Ledit avenant restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 11 novembre 1917.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics et des transports,  
A. CLAVEILLE.

## AVENANT

## ▲ LA CONVENTION DU 25 JUIN 1869

Entre M. Hélitas, préfet du Calvados, agissant au nom du département du Calvados, en vertu de la délibération du conseil général en date du 3 octobre 1917,

D'une part;

Et la compagnie du chemin de fer de Caen à la mer, représentée par M. Boca, ingénieur, chef de l'exploitation du chemin de fer de Caen à la mer, en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 22 septembre 1917,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. — La compagnie du chemin de fer de Caen à la mer accordera dès la ratification des présentes par le conseil général, avec effet à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1917 et jusqu'à une date postérieure d'une année à celle de la cessation des hostilités, des allocations spéciales aux employés et ouvriers attachés au réseau qu'elle exploite dans le département du Calvados.

Elle accordera, en outre, jusqu'à la cessation des hostilités, des allocations spéciales aux femmes de ses agents mobilisés.

Art. 2. — Ces allocations seront calculées comme suit :

1<sup>o</sup> Allocations aux agents en service. — Pour tout employé ou ouvrier dont le traitement ou salaire n'excède pas 3,600 fr. par an, à raison de 15 p. 100 de la partie de son traitement ou salaire qui n'excède pas 1,200 fr. et 10 p. 100 de la partie de son traitement ou salaire comprise entre 1,200 et 3,600 fr.

Tout agent ayant un traitement ou salaire supérieur à 3,600 fr. recevra, s'il y a lieu, une allocation complémentaire calculée de telle sorte qu'il touche au moins autant qu'un agent au traitement de 3,600 fr.

En outre, il sera accordé aux employés et ouvriers qui ont un ou plusieurs enfants de moins de seize ans, des allocations calculées à raison de :

50 fr. par an pour le premier enfant;

100 fr. par an pour le deuxième et le troisième enfant;

200 fr. par an pour chacun des suivants.

Ces allocations seront payables mensuellement aux chefs de famille;

2<sup>o</sup> Allocations aux agents mobilisés. — Ces allocations sont calculées à raison de 20 fr. par mois et par agent mobilisé et de 5 fr. par mois

et par enfant au-dessous de seize ans. L'allocation de 30 fr. ci-dessus est portée à 35 fr. pour les bénéficiaires résidant sur le territoire de la ville de Caen.

Art. 3. — La compagnie est autorisée à majorer de 15 p. 100, à partir de la ratification des présentes, par un décret, et jusqu'à une date postérieure d'une année à celle de la cessation des hostilités, les tarifs applicables pour voyageurs et marchandises **SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS** au cahier des charges annexé à la convention de 1869.

Fait doublement à la Société nationale des chemins de fer français

DIRECTION GÉNÉRALE

29 Novembre 1917

Signé HÉLITAS.

L'ingénieur chef de l'exploitation,  
SIGNÉ BOCA

D 15550/1

1907  
RAPPORT  
AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 10 novembre 1917.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de soumettre à votre haute approbation un règlement d'administration publique destiné à remplacer, à la fois, l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par décret du 1<sup>er</sup> mars 1901, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et le décret du 16 juillet 1907, réglant la construction et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt local établies sur le sol des voies publiques.

La loi du 11 juin 1880 avait établi une distinction entre les chemins de fer d'intérêt local, soumis, en principe et sauf dérogations spéciales, aux mêmes règlements que les chemins de fer d'intérêt général, et les tramways, établis sur les voies publiques et soumis à des règlements spéciaux. L'expérience a montré ce que cette distinction avait d'arbitraire : une même ligne est souvent établie en partie sur une plate-forme indépendante, en partie sur le sol de voies restant ouvertes à la circulation des voitures ordinaires; elle n'en assure pas moins, dans toutes ses parties, le même service. La loi du 31 juillet 1913 confond aujourd'hui toutes les voies ferrées d'intérêt local dans une même catégorie, soumise à la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et à laquelle doivent désormais s'appliquer les mêmes règlements, sauf les dérogations nécessaires en ce qui concerne les sections établies sur les voies publiques.

Pour les chemins de fer, l'ordonnance du 15 novembre 1846 avait été rédigée avec tant de compétence qu'elle avait pu rester en vigueur presque sans modifications jusqu'en 1901; un décret du 1<sup>er</sup> mars 1901 avait adapté aux besoins actuels un certain nombre d'articles, sans réaliser de changements profonds. Pour les tramways, c'était le règlement d'administration publique du 6 août 1881 qui édictait, à l'origine, les dispositions correspondantes; il avait subi une adaptation analogue par le décret du 16 juillet 1907. Une commission interministérielle a préparé la fusion de ces textes, pour répondre aux judicieuses intentions du législateur de 1913. Les concessionnaires des voies ferrées d'intérêt local, dont la réglementation devait être assez profondément remaniée, comme venait de l'être la législation, étaient représentés dans la commission par les directeurs de trois compagnies appartenant aux principaux types d'entreprises. Les améliorations concernant également les réseaux d'intérêt général qui, à cette occasion, ont été apportées aux dispositions de l'ordonnance de 1846, ont été communiquées aux représentants de ces réseaux, pour qu'il puisse être tenu compte de leurs observations. C'est après cette longue instruction que le conseil d'Etat a arrêté le texte que je vous propose aujourd'hui de vouloir bien sanctionner.

Ce texte comprend à la fois des dispositions générales, concernant toutes les voies ferrées, et des règles spéciales aux sections empruntant les voies publiques. L'addition de celles-ci suffit pour adapter les règlements concernant les chemins de fer aux anciens tramways ruraux, reliant à travers la campagne des agglomérations séparées, transportant des voyageurs et des marchandises de l'une à l'autre au moyen de trains peu nombreux, lourds et longs, faisant en un mot le même service que les lignes secondaires des chemins de fer. Mais, sur beaucoup de points, il fallait une réglementation toute différente pour les tramways urbains ou suburbains, qui ne sortent pas des agglomérations ou de leur banlieue, qui transportent presque uniquement des voyageurs et parfois seulement des messageries, au moyen de voitures automotrices isolées ou de trains de faible longueur, se succédant fréquemment, et pour lesquels la traversée des lieux habités est la règle, au lieu d'être l'exception. Il était nécessaire, pour ces exploitations spéciales, de substituer à beaucoup d'articles établis jadis en vue des chemins de fer, par l'ordonnance de 1846, des dispositions assez différentes, qui avaient trouvé place jusqu'ici dans les décrets de 1881 et de 1907.

Pour éviter toute confusion sur ce point, le nouveau règlement a donné à ces voies ferrées, d'une nature spéciale, la dénomination de tramways urbains. Une mention placée en tête d'un certain nombre d'articles indique que les uns ne sont pas applicables aux tramways urbains, que les autres leur sont applicables et ne le sont pas aux voies ferrées ne rentrant pas dans cette catégorie. Afin de prévenir toute ambiguïté sur l'applicabilité des règles dont la violation entraîne des sanctions pénales, il est spécifié qu'un décret en la forme de règlement d'administration publique déterminera les lignes soumises au régime des tramways urbains, parmi celles qui avaient été concédées sous le régime de la loi du 11 juin 1880, après que les concessionnaires auront été invités à formuler leurs observations; une instruction sera ouverte à cet effet, aussitôt que vous aurez bien voulu donner votre sanction au décret. Pour les lignes qui seront concédées à l'avenir, l'acte de concession déterminera celles qui seront soumises à la réglementation spéciale des tramways urbains.

Ces distinctions sont expliquées dans le titre 1<sup>er</sup> du décret. Je crois devoir signaler, à leur occasion, une disposition transitoire qui figure dans l'article 100 et qui se rattache aussi à la distinction, d'une portée plus générale, faite jusqu'ici entre les chemins de fer et les tramways. Pour ces derniers, les auteurs des décrets édictés en exécution de la loi du 11 juin 1880 avaient cru devoir reporter dans ces règlements un certain nombre de dispositions, participant à la fois du caractère du règlement et de celui du contrat nécessaire pour définir le service à exécuter quand il s'agit de lignes concédées, dispositions qui, pour les chemins de fer, avaient toujours pris place dans le cahier des charges annexé au traité de concession. En unifiant la réglementation de toutes les voies ferrées, il était nécessaire de se conformer, pour la répartition des matières, entre les actes émanant de l'autorité publique seule et ceux qui ont un caractère bilatéral, aux règles en usage sur tous les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, qui constituent les cinq sixièmes de notre réseau. Cette répartition est d'ailleurs la seule conforme à la nature des choses, car les articles en ques-

tion définissent des obligations dont l'étendue est naturellement prise en considération pour déterminer le régime financier de chaque concession ; par suite, la juridiction contentieuse a dû reconnaître que les modifications apportées à leur texte, quand le décret du 6 août 1881 a été remplacé par celui du 16 juillet 1907, ne pouvaient être appliquées aux concessions antérieurement faites sous le régime du premier de ces décrets.

Le nouveau règlement d'administration publique ne contient plus ces clauses, qui sont plutôt contractuelles. Dès lors, il y aurait eu une lacune dans les textes applicables aux concessions faites sous le régime des décrets de 1881 et de 1907, si l'abrogation de ces décrets avait fait disparaître sans restriction des articles qui, pour ces concessions, ne figurent pas dans les cahiers des charges, tandis qu'ils y seront inscrits à l'avenir pour toutes les voies ferrées, comme ils le sont déjà pour tous les chemins de fer. L'article 100 du nouveau décret décide que les articles en question des anciens décrets de 1881 et de 1907 resteront en vigueur pour toutes les concessions de tramways antérieures à sa publication, jusqu'au jour où le remaniement des contrats qu'ils régissent permettra de les soumettre au nouveau régime. On peut espérer, d'ailleurs, que ce remaniement pourra être réalisé assez prochainement pour la plupart des concessions, car le Gouvernement devra tenir la main à ce qu'elles soient soumises tout entières au nouveau régime, dès que l'occasion en sera fournie par une de ces extensions qui se produisent fréquemment. Le législateur lui a dicté sa conduite, à cet égard, en édictant une règle analogue dans l'article 49 de la loi du 31 juillet 1913.

Mais on ne saurait subordonner à un remaniement général des cahiers des charges l'établissement d'un embranchement, d'un prolongement ou d'une rectification dont la longueur serait très faible, eu égard à l'étendue d'un réseau préexistant et qui serait reconnu nécessaire à la bonne utilisation de ce réseau. En pareil cas, il est tout naturel que ces petites sections soient soumises au cahier des charges des lignes dont elles constituent un accroissement insignifiant. C'est pourquoi l'article 100 leur étend le maintien en vigueur provisoire des articles des anciens décrets qui ne font que compléter ce cahier des charges.

Le titre I<sup>er</sup> du décret, *Dispositions générales*, après avoir défini les cas d'application des divers régimes indiqués ci-dessus, spécifie, comme le décret de 1901, que la traction électrique donne lieu à des règles particulières (art. 1<sup>er</sup>), et il indique qu'un décret ultérieur statuera en ce qui concerne les voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux, pour lesquelles un régime particulier est aussi nécessaire (art. 4).

Il spécifie également (art. 5) que toutes les obligations et tous les droits reconnus aux compagnies par les titres suivants incombent ou appartiennent à l'administration exploitante, en cas de régie. Les anciens règlements, établis à une époque où le régime de la concession était le seul régime pratiqué, mentionnent, sur chaque question, les droits et obligations des concessionnaires. Le Parlement, en conférant formellement à l'administration des chemins de fer de l'Etat la personnalité civile et en réglant sa situation administrative et financière, a nettement exprimé sa volonté de lui accorder une certaine autonomie, sous un contrôle identique à celui des compagnies. Le décret du 26 juin 1915, édicté en vertu de la loi de 1913, a réglé de même la construction et l'exploitation en régie des voies ferrées d'intérêt local. La meilleure manière de bien déterminer, dans

les matières réglées par le décret que j'ai l'honneur de vous soumettre, la situation des régie qui se multiplient de nos jours, est de conserver dans tous les articles les rédactions dont le sens a été fixé par une longue application, lorsque le régime de la concession existait seul, puis de décider, dans un article spécial, que l'administration d'une régie est investie, pour leur application, des mêmes droits que les compagnies. Dans un cas comme dans l'autre, en effet, il est nécessaire, pour que l'autorité ministérielle ou préfectorale s'exerce en pleine connaissance de cause, que l'exploitant ait le droit d'être entendu, avant qu'il soit statué, sur bien des questions ; il l'est aussi, pour le bon ordre de l'exploitation, qu'une certaine autorité soit conférée à ses agents vis-à-vis du public. Le texte ci-joint n'est, à cet égard, que l'application de l'organisation donnée par les Chambres au réseau d'Etat et imitée dans le règlement intervenu, depuis lors, pour les chemins de fer algériens exploités en régie.

Les autres dispositions du titre I<sup>er</sup> ne font que reproduire des dispositions déjà en vigueur ; il me paraît donc inutile de les signaler ici, de même que je ne signalerai, dans les titres suivants, que les modifications de quelque importance apportées au régime antérieur.

Les articles relatifs aux conditions de l'emprunt des voies publiques par les voies ferrées d'intérêt local ont été introduits dans le titre *Des gares et de la voie*, devenu le titre II.

On a achevé dans ce texte, de faire disparaître toute trace de l'ancienne précarité qui assimilait le tramway à une installation privée, établie en vertu d'une autorisation revocable. Les voies ferrées établies sur les voies publiques sont aujourd'hui, surtout dans les villes, un instrument de transport absolument essentiel. Les deux services publics superposés, par suite de la coexistence de deux modes de circulation, doivent être et seront désormais placés sur un pied d'égalité complète.

La voie ferrée doit supporter, sans indemnité, les gênes et même les interruptions de circulation résultant de l'usage normal de la voie publique empruntée, de son entretien, des modifications nécessaires dans son aménagement (art. 7 et 8), de même que l'autorité de qui relève cette voie supporte sans indemnité les gênes causées par la présence des rails. Mais, s'il y a modification ou suppression définitive (art. 9) ou si on impose à l'exploitant de la voie ferrée le rétablissement des communications pendant une interruption temporaire (art. 8), il a droit, en principe, à une indemnité. Toutefois, une dérogation à cette règle peut résulter de l'acte de concession : il ne faudrait pas que l'administration qui compte, par exemple, déplacer un pont prochainement, fût amenée à s'opposer à ce qu'une voie ferrée y passât, parce que le concessionnaire, dûment averti, ne pourrait pas légalement prendre à sa charge les frais devant résulter du caractère provisoire du premier tracé.

En ce qui concerne la pose des voies et l'entretien, le nouveau texte précise les droits de l'autorité de qui relève la voie empruntée, si ce n'est pas elle qui fait la concession. Sous le régime de la loi de 1880, l'autorité concédante était toujours, dans ce cas, d'un rang plus élevé, pour ainsi dire, que celle de qui relevait la voie, puisque la concession devait être accordée par la plus éminente parmi les personnes morales (Etat, département ou commune) gérant les voies empruntées. La loi de 1913 subordonne, avec grande raison, la désignation de l'autorité concédante au caractère du service (national, départemental, municipal ou intercommunal) et non à celui

des voies occupées par les rails. Mais il était bon de réservé les droits de l'autorité dont les voies peuvent être empruntées, parfois malgré elle, pour un service étranger. C'est ce qui a été fait dans les conditions ci-après :

Quand la voie empruntée relève de l'autorité concédante, les conditions d'entretien font partie de l'accord financier intervenu entre elle et son concessionnaire ; elles peuvent parfois équivaut, soit à une subvention, soit inversement à une sorte de contribution imposée à la voie ferrée selon les perspectives de trafic envisagées. Quand la voie empruntée relève d'une autorité autre que celle qui signe le contrat, les conditions de l'entretien sont régies par le décret réglementaire et il ne peut être dérogé aux prescriptions générales ainsi établies qu'avec l'assentiment de l'administration dont on occupe les voies (article 13). De même, les dérogations à la règle qui oblige la pose de rails à gorge ou de contre-rails, dans les sections restant accessibles aux voitures ordinaires, sont subordonnées à l'assentiment de l'autorité de qui relève la voie empruntée et qui a mission de défendre les intérêts de la circulation ordinaire (art. 11).

Les titres III, *Du matériel employé à l'exploitation*, — IV, *De la composition des trains*, — V, *Du départ, de la circulation et de l'arrivée des trains*, — VI, *De la perception des taxes et des frais accessoires*, ne font que fusionner les dispositions contenues jusqu'ici dans les titres portant la même dénomination de l'ordonnance de 1846, modifiée en 1901, d'une part ; du décret de 1907, d'autre part. On a fait disparaître les différences de rédaction qui n'avaient pas de raison d'être. On a maintenu, pour les tramways urbains seulement, certaines dispositions particulières appliquées jusqu'ici à toutes les lignes qualifiées tramways par la loi de 1880 et n'ayant cependant aucune raison d'être pour les voies ferrées qui, tout en empruntant les voies publiques dans les régions rurales, sont exploitées comme de véritables chemins de fer. Aucune de ces améliorations des textes n'est de nature à mériter une attention particulière.

Le titre VII, *Police et surveillance*, contient des innovations plus nombreuses et plus importantes.

En ce qui concerne l'organisation du contrôle des lignes d'intérêt général, l'ordonnance de 1846 renvoyait à des règlements spéciaux. Depuis 1895, cette organisation est fixée par des règlements d'administration publique, conformément au principe posé par la loi du 27 février 1850 ; le texte nouveau consacre cette pratique (art. 70).

Pour les lignes d'intérêt local, qu'elles soient départementales ou municipales, la loi du 31 juillet 1913, comme celle de 1880, renvoie au préfet l'approbation des projets de détail (art. 11 et 12), l'homologation des tarifs (art. 31) et le contrôle en général (art. 32). C'est pour répondre à cette situation que l'article 2 du nouveau décret, comme l'article 77 du décret de 1901, spécifie que les attributions conférées par tous les autres articles au ministre, qui les exerce directement pour les réseaux d'intérêt général, sont exercées par le préfet pour les voies ferrées d'intérêt local, à moins de dispositions contraires.

D'après la loi de 1913, d'ailleurs, comme d'après celle de 1880, le préfet exerce ce contrôle sous l'autorité du ministre des travaux publics et des transports ; mais la loi nouvelle oblige, en quelque sorte, le ministre à exercer cette autorité, même en dehors des cas où les intéressés recourent à lui comme au supérieur hiérarchique du préfet, puisqu'elle prévoit l'institution d'un contrôle central, relevant directement de lui, qui n'existe pas jusqu'ici.

Dans cette situation, il a paru nécessaire de décider dans le décret (art. 71) que des arrêtés préfectoraux, précédés de l'avis de l'assemblée de qui émane la concession et soumis à l'approbation du ministre, organiseront le contrôle. Son organisation sera, en effet, trop variable, suivant l'importance des réseaux, la nature de leur service, leur caractère départemental, communal ou intercommunal, pour faire l'objet de règles générales.

Pour les concessions municipales, l'arrêté préfectoral réglera les cas où l'avis du maire ou du président du syndicat des communes devra être demandé, avant qu'une décision intervienne ; il réservera ainsi à l'autorité locale l'intervention qu'elle peut légitimement revendiquer, en permettant d'adopter des solutions différentes, suivant l'organisation plus ou moins complète des services techniques de la commune ou du syndicat.

Le ministre statuera par des règles générales, comme aujourd'hui, sur les garanties de capacité des agents du contrôle et, en outre, sur l'organisation du contrôle central. L'article 72 du décret énumère d'ailleurs les attributions générales que doit exercer tout service de contrôle, afin de remplir sa mission, comme le faisait, pour les tramways seulement, l'article 52 du décret de 1907.

Les articles 77 et 78 reproduisent les interdictions contenues jusqu'ici, pour les chemins de fer, dans les articles 57 et 58 de l'ordonnance de 1846, modifiée en 1901 et, pour les tramways, dans les articles portant les mêmes numéros du décret de 1907. La fusion des deux textes a amené quelques changements de rédaction. En même temps, diverses prescriptions ont été mieux adaptées aux nécessités révélées par l'expérience.

L'ancien article 57 contenait des injonctions s'adressant à toutes les personnes étrangères au service de la voie ferrée. Les règles qu'il pose, pour assurer la sécurité et la régularité de la circulation, sont, pour la plupart, applicables aux agents du chemin de fer aussi bien qu'au public. Le nouveau texte correspondant (art. 77) indique nettement que les interdictions ont un caractère général, sauf bien entendu en ce qui concerne les inanéuvres effectuées par le personnel qualifié dans l'exercice de ses fonctions.

Les paragraphes divers de l'article ont été remaniés de manière à prévoir, à la fois, le cas des voies posées sur une plate-forme indépendante et celui des voies ferrées établies sur les voies publiques. Un paragraphe nouveau assure la protection des lignes de transport ou de distribution d'énergie, auxquelles la traction électrique donne aujourd'hui une si grande extension.

L'article 78 (ancien 58) contient les règles concernant les voyageurs. Il a dû être également adapté aux besoins nouveaux, pour assurer, par exemple, la liberté de la circulation dans les voitures à couloirs et la perception régulière du prix des places, quand elle se fait en cours de route, comme c'est l'usage sur les tramways urbains et même sur les autres lignes où sont prévus des arrêts en dehors des stations. Le texte nouveau donne satisfaction à des plaintes dont mon administration a été fréquemment saisie par le public, en interdisant l'encombrement des voitures par les colis des voyageurs qui envahissent la place à laquelle d'autres ont droit, et en obligeant ceux qui troubleront l'ordre à obéir aux injonctions des agents, même lorsque les actes par lesquels ils gênent leurs voisins et entravent le service ne sont pas formellement prohibés par les règlements.

La disposition qui excluait les personnes en état d'ivresse des voitures a été étendue

à toutes les dépendances de la voie ferrée, pour éviter des causes de désordre et d'accident.

Le titre VIII, *Dispositions diverses*, renferme, sous le numéro 86, le texte de l'ancien article 65 ajouté en 1901 à l'ordonnance de 1846, afin d'armer le ministre des pouvoirs nécessaires pour obliger les compagnies à accroître leurs moyens d'action, quand ils ne suffisent plus à assurer le service dans les conditions réglementaires, en temps normal. Cet article, très soigneusement élaboré à cette époque, ne s'appliquait qu'aux chemins de fer. La fusion des deux réglementations le rend applicable aux anciens tramways dont le service est identique à celui des chemins de fer ; il n'y avait, en effet, dans ce cas, aucune raison de distinguer. Il a paru nécessaire, seulement, de réservier au ministre statuant directement, même pour les voies ferrées d'intérêt local, des décisions qui peuvent avoir une importance capitale et qu'il serait difficile au supérieur hiérarchique de réformer, si elles avaient été édictées par le préfet et si des réclamations démontrent ensuite qu'elles ont été adoptées inconsidérément.

En ce qui concerne les tramways urbains, la même règle devait être appliquée en principe ; mais elle ne pouvait l'être dans les mêmes formes, car il n'est pas possible, par exemple, d'enjoindre à une compagnie de s'organiser pour assurer le transport de tous les voyageurs qui peuvent se présenter à certaines heures d'affluence, quand les nécessités de la circulation, dans les rues, obligent à limiter le nombre et la longueur des trains qui y circulent, ainsi que les emplacements affectés au stationnement des voitures. L'article 87, relatif à ces voies ferrées, spécifie que l'obligation d'assurer le transport de tous les voyageurs est limitée, pour elles, par les dispositions des règlements de police et par celles du cahier des charges qui définissent le service à assurer.

L'article 90 contient une disposition nouvelle, inspirée par les règles générales introduites dans la réglementation du travail pour empêcher la consommation de l'alcool de se développer dans les ateliers. L'alcoolisme est particulièrement redoutable dans les services des chemins de fer, puisqu'il peut troubler la vue et faire trembler la main d'agents sur la vigilance desquels reposent des centaines de vies humaines. Il a donc paru nécessaire d'interdire dans les chemins de fer, comme on l'a fait dans les ateliers, l'introduction et la vente des boissons alcooliques destinées aux agents, en dehors des boissons hygiéniques dont la consommation elle-même sera réglementée. Les compagnies ont fait, à ces dispositions, quelques objections fondées sur les difficultés qu'elles auraient à exercer sur ce point une surveillance efficace. Il est évident que leur responsabilité, en ce qui concerne les conséquences de la violation de cette règle, ne pourra être engagée que dans la mesure où cette violation résulte de leur négligence ou de leur tolérance ; mais il importe que le caractère délictueux des actes les plus propres à compromettre la sécurité publique soit bien établi, avec l'obligation qui en résulte, pour les compagnies, d'empêcher et de réprimer ces actes par tous les moyens pratiquement susceptibles d'être employés.

L'abrogation des décrets antérieurs, avec les exceptions transitoires signalées plus haut pour les articles des règlements sur les tramways qui combinent les lacunes des anciens cahiers des charges, résulte des articles 99 et 100.

Telles sont, monsieur le Président, les dispositions qu'il a été reconnu nécessaire d'édicter pour réaliser, dans la mesure possible, l'unification des règles applicables aux diverses sortes de voies ferrées, voulue

par le législateur. Cette unification a fourni l'occasion d'introduire dans les règlements d'administration publique les améliorations dont une longue expérience avait fait reconnaître l'utilité. En sanctionnant ces diverses mesures, vous soumettrez les voies ferrées à un régime répondant aux transformations récentes des grandes lignes et au développement actuel des lignes secondaires.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon respectueux dévouement.

Le ministre des travaux publics et des transports,  
A. CLAVEILLE.

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et notamment l'article 21, paragraphe 1<sup>er</sup>, ainsi conçu :

« Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 fr. »

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par décret du 1<sup>er</sup> mars 1901, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer ;

Vu la loi du 31 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local, et notamment l'article 43, paragraphe 1<sup>er</sup> et 2<sup>er</sup>, et l'article 47, 3<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup>, ainsi conçus :

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

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

« Art. 47. — Des règlements d'administration publique détermineront :

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

« 4<sup>o</sup> Les rapports entre les services de ces voies et les autres services intéressés ;

« 6<sup>o</sup> Et d'une manière générale toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi »

Vu le décret du 16 juillet 1907 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1890 ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

## TITRE I<sup>er</sup>

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 1<sup>er</sup>. — Les dispositions du présent décret sont applicables à toutes les voies

ferrées d'intérêt général ou d'intérêt local, sous réserve des restrictions mentionnées en tête des articles qui ne sont pas applicables à certaines catégories de voies.

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

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

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

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

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

En ce qui concerne :

1<sup>o</sup> Les voies ferrées d'intérêt local concédées comme tramways sous le régime de la loi du 11 juin 1880 ;

2<sup>o</sup> Les voies ferrées d'intérêt local empruntant des voies publiques qui ont été concédées postérieurement à la promulgation de la loi du 31 juillet 1913 et antérieurement à la publication du présent décret et qui sont soumises, en vertu d'une disposition spéciale de l'acte autorisant leur établissement, au décret du 16 juillet 1907, un décret rendu en conseil d'Etat, les compagnies entendues, déterminera celles de ces lignes auxquelles le régime des tramways urbains sera applicable.

Art. 4. — Des décrets spéciaux détermineront les règles applicables aux voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou fluviaux.

Ces voies restent soumises aux règlements actuellement en vigueur jusqu'à la publication desdits décrets.

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

## TITRE II

### DES GARES ET DE LA VOIE

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

Cette disposition s'applique notamment à

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

Les arrêtés ainsi pris par les préfets ne sont exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des travaux publics et des transports.

Art. 7 (applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques). — La compagnie n'est admise à réclamer aucune indemnité :

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

Ni à raison de l'état de la chaussée et des conséquences qui pourraient en résulter pour l'Etat et pour l'entretien de la voie ;

Ni, enfin, pour une cause quelconque résultant de l'usage normal et des nécessités de l'entretien et de l'aménagement de la voie publique.

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

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

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

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

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

Art. 9 (applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques). — La modification ou la suppression définitive d'une partie des voies ferrées établies sur une voie publique

peut être prononcée, à la requête de l'autorité chargée de l'administration de la voie, dans les formes prescrites par le paragraphe 4 de l'article 36 de la loi du 31 juillet 1913, et sous réserve de la détermination, dans les formes prévues par l'article 38 de ladite loi, des indemnités dues par cette autorité, à moins de convention contraire, soit à la compagnie, soit à l'autorité concédante, suivant les cas.

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

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

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

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

Les dispositions prescrites doivent d'ailleurs assurer, dans tous les cas, la sécurité des piétons qui circulent sur la voie publique et celle des riverains occupant les bâtiments en façade sur cette voie.

Si l'emplacement occupé par la voie ferrée reste accessible et praticable pour les voitures ordinaires, les rails doivent être à gorge ou accompagnés de contre-rails ; la largeur des vides ou ornières ne peut excéder 35 millimètres dans les parties droites et 41 millimètres dans les parties courbes. Les voies ferrées sont posées au niveau de la chaussée, sans saillie, ni dépression sur le profil normal de celle-ci.

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

Art. 12. — Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent sont constamment entretenus en bon état. La compagnie doit faire connaître au ministre des travaux publics et des transports, dans la forme que celui-ci juge convenable, les mesures qu'elle a prises pour cet entretien.

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

Dans le cas où les mesures prises sont insuffisantes pour assurer le bon entretien

du chemin de fer, la sûreté de la circulation et la sécurité publique, le ministre, après avoir entendu la compagnie, prescrit celles qu'il juge nécessaires.

Dans le cas où, par suite de l'insuffisance des installations, le service ne serait pas régulièrement assuré, il serait procédé conformément aux dispositions de l'article 86 ou de l'article 87, suivant les cas.

Art. 13 (*applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques*). — Sur les sections à rails noyés où l'emplacement de la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, l'entretien du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation sur la voie ferrée est réglé, pour chaque concession, par le cahier des charges, qui indique le service chargé d'exécuter cet entretien ainsi que la répartition des dépenses. Sur les voies empruntées ne relevant pas de l'autorité concédante, l'entretien est assuré par la compagnie dans l'entre-rails, ainsi que dans une zone de 50 centimètres de chaque côté des rails, à moins qu'il n'en ait été décidé autrement dans le cahier des charges, après accord avec l'autorité de qui relèvent ces voies.

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

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

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

Art. 14 (*non applicable aux tramways urbains*). — Il est placé, partout où besoin sera, des agents en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles et autres appareils de la voie.

En cas d'insuffisance, le nombre de ces agents est fixé, la compagnie entendue, par le ministre des travaux publics et des transports, qui peut prescrire que ceux de ces agents dont le service intéressant la sécurité aurait une importance particulière ne soient employés à aucun autre travail.

Art. 15. — Partout où un chemin de fer d'intérêt général est traversé à niveau par une voie de terre, il est établi des barrières, sauf les exceptions autorisées par le ministre des travaux publics et des transports, conformément aux lois.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières sont réglés par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

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

\* Lorsque le ministre autorise la traversée à niveau de deux voies ferrées, il arrête, après avoir entendu les deux compagnies, les dispositions techniques à prendre pour l'établissement et l'exploitation de ces voies

dans la traversée. Il prescrit de même toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité aux points de bifurcation.

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

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

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

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

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

### TITRE III

#### DU MATERIEL EMPLOYÉ À L'EXPLOITATION

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

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

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

Art. 20. — Il est tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états sont inscrits sur des registres qui doivent être constamment à jour et indiquer, pour chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues et le renouvellement de ses diverses pièces.

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

Les registres mentionnés aux deux para-

graphes ci-dessus sont présentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

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

Art. 21. — Les locomotives ne peuvent être mises en service qu'en vertu de l'autorisation délivrée par le service du contrôle et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Art. 22. — Les locomotives doivent être pourvues, sauf exception autorisée par le ministre des travaux publics et des transports, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustible tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammes par la cheminée, ainsi que de diminuer la production de fumées incommodes pour les voyageurs ou pour le voisinage.

Art. 23. — Les voitures destinées au transport des voyageurs doivent être commodes et présenter les dispositions que le ministre juge nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs.

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

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

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

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

Art. 24. — Aucune voiture pour les voyageurs ne peut être mise en service sans une autorisation délivrée par le service du contrôle, après qu'il a été constaté que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de mise en service n'a d'effet qu'après que l'estampille prescrite pour les voitures publiques par l'article 117 de la loi du 25 mars 1877 a été délivrée par le directeur des contributions indirectes.

Art. 25. — Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce doivent porter :

1<sup>o</sup> La désignation, en toutes lettres ou par initiales, du chemin de fer auquel ils appartiennent ;

2<sup>o</sup> Un numéro d'ordre.

Les voitures de voyageurs portent, en outre, l'indication de la classe de chaque compartiment et l'estampille délivrée par l'administration des contributions indirectes. Ces diverses indications sont placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.

Art. 26. — Les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce et tout le maté-

riel d'exploitation sont constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La compagnie doit faire connaître au ministre des travaux publics et des transports, dans la forme que celui-ci juge convenable, les mesures adoptées par elle à cet égard; en cas d'insuffisance, le ministre, après avoir entendu les observations de la compagnie, prescrit les dispositions qu'il juge nécessaires au point de vue de la sécurité ou de l'hygiène publique.

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

#### TITRE IV

##### DE LA COMPOSITION DES TRAINS

Art. 27 (*non applicable aux tramways urbains*). — Tout train ordinaire de voyageurs doit contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics et des transports.

Art. 28. — En dehors des cas prévus à l'article 29 ci-après, chaque train de voyageurs, de marchandises ou mixte doit être accompagné :

1<sup>o</sup> D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine; le chauffeur doit être capable d'arrêter la machine, de l'alimenter et de manœuvrer les freins;

2<sup>o</sup> Du nombre de conducteurs et de gardes-freins qui est déterminé, suivant le nombre de véhicules, suivant les pentes et suivant les appareils d'arrêt ou de ralentissement, par le ministre des travaux publics et des transports, sur la proposition de la compagnie.

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

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

Le maximum du nombre de véhicules pour chaque nature de trains transportant des voyageurs est déterminé par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

Art. 29. — Par dérogation à l'article précédent, l'obligation d'avoir sur la machine un mécanicien et un chauffeur n'est pas applicable aux trains légers dont la mise en marche est autorisée par le ministre, sous la réserve que le conducteur-chef du train se tienne habituellement soit sur la machine, soit dans le premier véhicule du train, qu'il puisse dans tous les cas accéder facilement à la machine et qu'il soit en état de l'arrêter en cas de besoin.

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

Ne peuvent être considérés comme trains légers que ceux dont les véhicules sont

portés sur seize essieux au plus, non compris les essieux de la locomotive, s'il y en a une, et de son tender, mais y compris les essieux de la voiture motrice, si l'appareil moteur est contenu dans un des véhicules portant des voyageurs ou des marchandises.

Sont considérés comme trains légers, tous les trains de tramways urbains auxquels ne s'applique pas l'interdiction résultant du paragraphe précédent.

Art. 30. — Les locomotives doivent être en tête des trains. Il ne peut être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans les gares ou dans leur voisinage, pour les trains de service, et pour les cas de secours ou de renfort. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne doit pas dépasser les limites fixées par le ministre des travaux publics et des transports.

Art. 31. — Les trains de voyageurs ne doivent être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, ou de tout autre cas préalablement déterminé par le ministre.

Dans tous les cas autres que les cas de secours, il est interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un train de voyageurs.

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

Dans tous les cas où il est attelé plus d'une locomotive à un train, mention en est faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la gare où elle a été jugée nécessaire et de l'heure à laquelle le train a quitté cette gare. Ce registre est présenté, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Il doit toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, au moins un véhicule ne portant pas de voyageurs; cette obligation ne s'applique ni aux trains légers, ni aux trains de secours, ni aux trains de composition spéciale qui en ont été dispensés par le ministre, ni aux trains des tramways urbains.

Art. 32. — Les dispositions de l'article précédent ne s'appliquent pas aux trains comportant des voitures automotrices. La composition de ces trains est approuvée par le ministre sur la proposition de la compagnie et l'avis du service du contrôle.

Art. 33. — Le ministre des travaux publics et des transports, la compagnie entendue, arrête les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosives, inflammables, vénéneuses, etc.) et des matières infectes; il détermine notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

Art. 34. — Le ministre détermine, la compagnie entendue, les précautions à prendre dans la formation des trains pour éviter, soit au départ ou à l'arrivée, soit pendant la marche, toute réaction dangereuse ou incommodante entre les divers véhicules.

Art. 35 (*non applicable aux tramways urbains*). — Le conducteur de tête et, sauf les

exceptions autorisées par le ministre, les gardes-freins sont mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme par tel moyen qui est autorisé par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### TITRE V

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

Art. 39 (*non applicable aux tramways urbains*). — Le ministre des travaux publics et des transports détermine, sur la proposition de la compagnie, pour les lignes à plusieurs voies, celles de ces voies qui sont affectées à la circulation de chaque sens, et, pour les lignes à une voie, les points de croisement.

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

Art. 40 (*non applicable aux tramways urbains*). — Avant le départ du train, le

mécanicien s'assure si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état.

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

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

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

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

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

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

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

Toutefois, pour l'arrivée, une tolérance peut être accordée par le ministre.

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

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

En cas d'insuffisance des signaux établis par la compagnie, le ministre prescrit, la compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaire.

Art. 43 (non applicable aux tramways urbains). — Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne peuvent s'arrêter qu'aux gares ou aux lieux de stationnement autorisés.

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

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

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

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

Sauf dans le cas prévu ci-dessus, les trains et les machines ne peuvent station-

ner en dehors des gares que pendant le délai strictement nécessaire pour les besoins du service. Les machines ou les voitures isolées ne peuvent être garées sur les voies affectées à la circulation des trains.

Art. 45 (non applicable aux tramways urbains). — Le ministre des travaux publics et des transports détermine, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les parties du chemin de fer qui offriront un danger particulier.

Il détermine également, sur la proposition de la compagnie, la vitesse maximum que les trains de toute nature peuvent prendre sur les diverses parties de chaque ligne.

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

La machine et le tender doivent être munis d'un frein pouvant être manœuvré à la main. L'ensemble de leurs moyens de freinage doit être assez puissant pour que, lancés à une vitesse de 20 kilomètres à l'heure sur des rails secs et propres et sur une voie en palier, ces véhicules puissent être arrêtés sur un espace de 20 mètres au plus, à partir du moment où le serrage a été ordonné.

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

L'ensemble des moyens de freinage de chaque train doit être assez puissant pour permettre l'arrêt dans les conditions prescrites pour les machines isolées au 2<sup>e</sup> paragraphe du présent article.

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

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

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

Dès que l'expédition d'un train extraordinaire a été décidée, déclaration doit être faite immédiatement aux agents du contrôle et aux fonctionnaires désignés par le ministre, avec indication du motif de l'expédition du train et de son horaire.

Art. 48 (non applicable aux tramways urbains). — Des agents chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie sont placés sur la ligne en nombre suffisant pour assurer la libre circulation des trains.

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

Des agents sont en outre placés à des endroits déterminés pour la manœuvre des

signaux fixes et, s'il y a lieu, pour l'annonce des trains de proche en proche.

En cas d'insuffisance, le ministre des travaux publics et des transports règle le nombre des agents de ces diverses catégories, la compagnie entendue.

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

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

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

Art. 50 (applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques). — Toute voiture isolée ou tout train porte extérieurement deux fanaux à réflecteurs, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière ; celui d'avant est à feu blanc et assez puissant pour éclairer une zone de 20 mètres dans des conditions atmosphériques ordinaires ; celui d'arrière est à feu rouge.

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

Ils doivent être également allumés pendant le jour en cas de brouillard et, d'une manière générale, dans toutes les circonstances où la voiture ne serait pas suffisamment visible.

Art. 51. — Lorsque les travaux de réparation effectués sur une voie sont de nature à en altérer momentanément la stabilité, ils doivent être protégés par des signaux d'arrêt ou de ralentissement.

Art. 52 (non applicable aux tramways urbains). — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, la circulation doit s'effectuer momentanément sur une seule voie, il doit être placé un garde auprès des aiguilles de chacun des changements de voies extrêmes.

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

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

Art. 53 (non applicable aux tramways urbains). — La compagnie est tenue de faire connaître au ministre des travaux publics et des transports le système de signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter, pour les cas prévus par le présent titre. Le ministre prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

Art. 54. — Le mécanicien doit porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, se conformer aux signaux qui lui sont transmis et signaler au premier arrêt les anomalies qu'il a remarquées ; il surveille toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il

veille à ce que rien n'embarrasse la manœuvre des freins dont il a la disposition.

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

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

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

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

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

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

Art. 56 (*non applicable aux tramways urbains*). — Avant la mise en marche, à l'approche des gares, des passages à niveau en courbe, ainsi que des autres passages à niveau et bifurcations désignés par le ministre des travaux publics et des transports, à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe et des souterrains, le mécanicien doit faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

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

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

Art. 57. — Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne peut monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur du chemin de fer ou de son délégué.

Sont exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines chargés du contrôle et les agents du contrôle technique. Les commissaires du contrôle de l'Etat peuvent également monter sur la locomotive ou le tender, en remettant au chef de la gare ou au conducteur principal du train une réquisition écrite et motivée.

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

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

Art. 58. — Sur des points qui sont désignés par le ministre des travaux publics et des transports, la compagnie entendue, des machines de secours ou de réserve doivent être constamment entretenues prêtes à partir et en feu, si la traction est effectuée par des machines à vapeur.

Les règles relatives au service de ces machines sont déterminées par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

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

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

Art. 60. — Aux gares qui sont désignées par le ministre des travaux publics et des transports, il est tenu des registres sur lesquels on mentionne les retards de trains excédant des limites déterminées par le ministre. Ces registres indiquent la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leur parcours, le numéro des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard.

Ces registres sont présentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.

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

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

Art. 61. — Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature sont soumis par la compagnie à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports ; à cet effet, avant leur mise en vigueur et dans les délais prescrits par le ministre, la compagnie les lui communique, ainsi qu'aux fonctionnaires désignés par lui et au service du contrôle.

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

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

Les horaires des trains transportant des voyageurs sont portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, par des affiches placées dans les conditions fixées par le ministre.

Ces affiches doivent mentionner ceux des trains contenant des voitures de toutes classes pour lesquelles la compagnie est dispensée de faire le service des messageries.

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

Les affiches prévues au dernier alinéa de l'article 61 ci-dessus ou les livrets qui en

tiennent lieu font connaître cette circonsistance au public, sans indiquer les heures du passage aux arrêts en pleine voie.

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

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

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

## TITRE VI

### DE LA PERCEPTION DES TAXES ET DES FRAIS ACCESSOIRES

Art. 63. — Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue par la compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des travaux publics et des transports.

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

Art. 65. — La compagnie doit, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au ministre pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges et à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer.

Art. 66. — Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepot dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la compagnie en soumet le règlement à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports, dans le dixième mois de chaque année.

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

Art. 67. — Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés sont constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer.

Art. 68. — Lorsque la compagnie veut apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donne l'avis au ministre des travaux publics et des transports, aux préfets des départements traversés et au service du contrôle.

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

A l'expiration du mois à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes peuvent être perçues si, dans cet intervalle, le ministre des travaux publics les a homologuées.

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

Art. 69. — La compagnie est tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui sont confiés.

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

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

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

## TITRE VII

### POLICE ET SURVEILLANCE

Art. 70. — La surveillance de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général s'exerce concurremment :

Par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, les conducteurs des ponts et chaussées, les contrôleurs des mines ;

Par les fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale ;

Par les commissaires du contrôle de l'Etat,

Et par les autres agents du contrôle.

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

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

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

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

L'organisation du service central de contrôle des voies ferrées d'intérêt local, qui relève directement du ministre, par applica-

tion de l'article 32 de la loi du 31 juillet 1913, est réglée par un arrêté ministériel.

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

1<sup>o</sup> En ce qui concerne la construction et l'entretien :

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

2<sup>o</sup> En ce qui concerne l'exploitation commerciale :

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

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

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

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

3<sup>o</sup> En ce qui concerne l'exploitation technique :

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

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

4<sup>o</sup> En ce qui concerne la police :

De surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, la propreté des voitures à voyageurs et des locaux affectés au public, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée ;

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

Art. 73. — Les compagnies sont tenues de présenter, à toute réquisition, aux directeurs des services de contrôle ou à leurs délégués, leurs registres et pièces de dépenses et de recettes, leurs circulaires et ordres de service, les traités qu'elles ont passés avec d'autres entreprises de transport et, en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée aux services de contrôle.

Art. 74. — Les compagnies sont tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires du contrôle de l'Etat, en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général, et aux agents du service du contrôle dont la présence permanente sur la ligne serait nécessaire, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local.

Art. 75. — Toutes les fois qu'il arrive un accident sur un chemin de fer d'intérêt

général, il en est fait immédiatement déclaration par la compagnie ou par ses agents au commissaire du contrôle de l'Etat de la circonscription.

Lorsque l'accident présente une certaine gravité, la compagnie exploitante avise en outre, par la voie la plus rapide, le ministre des travaux publics et des transports, le directeur du service de contrôle, le préfet du département, les ingénieurs du contrôle de la voie et de l'exploitation.

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

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

Art. 76. — Les compagnies doivent soumettre leurs règlements relatifs au service à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports qui prescrit les modifications qu'il jugera nécessaires.

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

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

2<sup>o</sup> De rien jeter ou déposer sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie ;

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

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

5<sup>o</sup> De pénétrer, circuler ou stationner, sans autorisation régulière, dans les parties de l'enceinte ou des dépendances de la voie ferrée qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire aucun animal ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner aucun véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer aucun matériel ou objets quelconques ;

6<sup>o</sup> De laisser stationner sur les parties d'une voie publique occupée par une voie ferrée des voitures ou des animaux non gardés, d'y jeter ou déposer aucun matériel ou objets quelconques, de faire suivre les rails de la voie ferrée par des véhicules étrangers au service.

Art. 78. — Il est interdit aux voyageurs :

1<sup>o</sup> D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, lorsque la perception des taxes s'effectue dans les gares, stations ou haltes, d'occuper une place d'une classe supérieure à celle à laquelle leur billet leur donne droit ou d'effectuer un parcours supérieur à celui que comporte ce billet, sans avoir préalablement payé le supplément ;

2<sup>o</sup> De prendre une place déjà retenue régulièrement par un autre voyageur et d'occuper abusivement les places et filets avec des effets, colis ou autres objets, chaque voyageur ne pouvant disposer que de l'es-

(3<sup>e</sup> Supplément.)

pace situé au-dessus ou au-dessous de la place à laquelle il a droit ;

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

4° De monter dans les voitures en surnombre des places indiquées en conformité de l'article 23 du présent règlement ;

5° D'ouvrir les portières après le signal du départ ; d'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par les accès ménagés à cet effet et placés du côté où se fait le service du train ; de monter ou de descendre ailleurs que dans les gares, stations, haltes ou aux arrêts à ce destinés et lorsque le train est complètement arrêté ;

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

7° De fumer dans les salles d'attente ainsi que dans les compartiments fermés des voitures, exception faite des compartiments portant l'inscription « fumeurs » ;

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

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

10° D'enlever ou de détériorer les étiquettes, pancartes ou inscriptions intéressant le service de la voie ferrée.

Lorsque la perception du prix des places doit être effectuée dans les voitures, en vertu du cahier des charges ou d'une autorisation délivrée par le ministre des travaux publics et des transports sur la proposition de la compagnie, tout voyageur est tenu de payer le prix de la place occupée par lui aussitôt que l'agent de perception se présente et, s'il ne s'est pas présenté, avant de quitter soit la voiture, soit la gare d'arrivée suivant les cas. L'agent de perception est tenu de délivrer un billet à chaque voyageur.

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

Art. 79 (*applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques*). — Tout piéton, cavalier, vélocipédiste, automobiliste ou conducteur de véhicule à traction animée doit, à l'approche d'une voiture ou d'un train appartenant au service de la voie ferrée, dégager immédiatement cette voie et s'en écarter de manière à livrer passage au matériel qui y circule.

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

Art. 80. — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué, conformément à l'article 23.

Art. 81. — L'entrée et le séjour dans l'enceinte du chemin de fer ou dans les dépendances de la voie ferrée, sont interdits à toute personne en état d'ivresse.

L'entrée des voitures est interdite à tous  
(3<sup>e</sup> Supplément.)

individus porteur d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourrait gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée. Toutefois, lorsqu'ils y sont obligés par leur service, les agents de la force publique peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à condition de prendre place dans des compartiments réservés.

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

Art. 82. — Les personnes qui veulent expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 33 doivent les déclarer au moment où elles les apportent dans les gares du chemin de fer.

Art. 83. — Aucun animal n'est admis dans les voitures servant au transport des voyageurs.

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

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

Art. 84. — Les cantonniers, garde-barrières et autres agents du chemin de fer doivent faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin de fer ou dans quelque portion que ce soit des dépendances de la voie ferrée où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

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

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

## TITRE VIII

### DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 85. — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le ministre des travaux publics et des transports doit statuer sur la proposition d'une compagnie, celle-ci est tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le ministre pourra statuer directement.

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

Art. 86 (*non applicable aux tramways urbains*). — Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la compagnie d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et les tarifs, la compagnie, sur la mise en demeure qui lui

est adressée par le ministre, doit prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

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

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

Art. 87 (*applicable seulement aux tramways urbains*). — Si les installations des garages ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre d'assurer, dans les circonstances normales, la marche régulière du service en se conformant aux conditions résultant des règlements et du cahier des charges pour les horaires et la composition des trains, la compagnie doit prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir, à la suite de la mise en demeure qui lui est adressée par le ministre des travaux publics et des transports.

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

Art. 88 (*non applicable aux tramways urbains*). — Aux gares désignées par le ministre, les compagnies entretiennent les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Art. 89. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne peut être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département, et dans les trains, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics et des transports.

Art. 90. — Il est interdit d'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, pour y être consommées par les agents, des boissons alcooliques autres que le vin, la bière, le cidre, le poiré ou l'hydromel non additionnés d'alcool.

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

Un règlement arrêté par la compagnie et approuvé par le ministre des travaux publics et des transports détermine les quantités de vin, bière, cidre, poiré ou hydromel non additionnés d'alcool que les agents des diverses catégories peuvent prendre avec eux, pour leur consommation personnelle pendant le service.

Art. 91. — Le ministre détermine, la compagnie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il juge nécessaires à la sécurité de l'exploitation.

Art. 92. — Tout agent employé sur les chemins de fer est revêtu d'un uniforme ou d'un signe distinctif.

Art. 93. — Nul ne peut être employé en qualité de mécanicien conducteur de train ou de chauffeur s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes

•••

qui sont déterminées par le ministre des travaux publics et des transports.

Art. 94. — Il est tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à formuler, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre est présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte a été inscrite sur le registre, le chef de gare doit en envoyer copie au commissaire du contrôle de l'Etat de la circonscription sur les chemins de fer d'intérêt général ou au chef du service du contrôle sur les voies ferrées d'intérêt local.

Art. 95. — Les registres mentionnés aux articles 20, 31, 60 et 94 sont cotés et paraphés par le commissaire du contrôle de l'Etat ou par le fonctionnaire du contrôle des voies ferrées d'intérêt local désigné à cet effet.

Art. 96. — Des exemplaires du présent décret sont constamment affichés dans les gares, à la diligence des compagnies.

Le conducteur principal d'un train en marche doit également être muni d'un exemplaire du décret.

Des extraits contenant les dispositions qui concernent chacun d'eux sont délivrés aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur la voie ferrée.

Des extraits, contenant les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, sont placés dans chaque compartiment.

Art. 97. — Sont constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent décret, aux décisions rendues par le ministre des travaux publics et des transports et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les préfets, pour l'exécution dudit décret.

Art. 98. — Les attributions données aux préfets des départements par le présent décret sont exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

Art. 99. — Sont abrogés, sous les réserves inscrites à l'article 100, l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par décret du 1<sup>er</sup> mars 1901, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et le décret du 16 juillet 1907 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 11 juin 1880 en ce qui concerne les voies ferrées établies sur le sol des voies publiques.

Art. 100. — Restent applicables à titre transitoire :

1<sup>o</sup> Aux voies ferrées d'intérêt local concédées sous le régime du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques, les articles 1<sup>er</sup> à 15, 17 et 18 du titre I<sup>er</sup> (construction), l'article 41 du titre III (police et surveillance), les articles 42, 43, 47 à 50 et 52 du titre IV (dispositions diverses) de ce décret;

2<sup>o</sup> Aux voies ferrées d'intérêt local concédées sous le régime du décret susvisé du 16 juillet 1907 les articles 1<sup>er</sup> à 15, 17 à 18 du titre I<sup>er</sup> (construction), 63 à 65, 69 à 72 et 74

du titre VIII (conditions imposées à toutes les concessions) de ce décret.

Les mêmes articles restent applicables aux embranchements et prolongements des voies ferrées mentionnées sous les numéros 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> ci-dessus concédés postérieurement à la publication du présent décret et soumis au cahier des charges antérieurement approuvé pour les réseaux auxquels ils se raccordent.

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

Art. 101. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel de la République française* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 11 novembre 1917.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République :  
Le ministre des travaux publics  
et des transports,  
A. CLAVEILLE.

Le ministre des travaux publics et des transports,

Vu la loi du 4 août 1917, portant ouverture de crédits additionnels, au titre de l'exercice 1917, en vue de modifier et de compléter les mesures temporaires déjà prises pour permettre aux fonctionnaires et agents de l'Etat à faire traitement de faire face à la cherté de la vie;

Vu le décret du 18 août 1917 pris pour l'exécution de ladite loi et, notamment, l'article 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>,

Arrête :

A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1917, les suppléments temporaires de traitement et les indemnités pour charges de famille, prévus par le décret du 18 août 1917, sont attribués aux catégories de personnel du ministère des travaux publics désignées ci-après, dans les mêmes conditions qu'aux fonctionnaires soumis au régime des lois des 11 et 18 avril 1831, 9 juin 1853 et 8 avril 1910 (art. 85), savoir :

Dames sténodactylographes, lingère-économe, femme-concierge, attachées à l'administration centrale du ministère des travaux publics et des transports.

Officiers et maîtres de port, nommés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1909.

Dames employées des ponts et chaussées.

Agents temporaires et auxiliaires assimilés des ponts et chaussées.

Surveillants des ponts et chaussées.

Officiers et marins des équipages des feux flottants.

Officiers et marins des bateaux baliseurs et des bateaux de travaux.

Cantonniers de l'Etat.

Fait à Paris, le 17 novembre 1917.

Le ministre des travaux publics  
et des transports,  
A. CLAVEILLE.

Le ministre des finances,  
L.-L. KLOTZ.

Aux termes d'un arrêté du 12 novembre 1917, la consistance détaillée des trois arrondissements d'inspection générale du service des ports maritimes est fixée comme il suit, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1917 :

1<sup>er</sup> arrondissement.

Ports et littoral de la mer du Nord et de la Manche, de la frontière belge à la limite des départements de la Manche et d'Ille-et-Vilaine.

Rivières et canaux maritimes (Seine en aval du pont de Boieldieu, à Rouen).

2<sup>o</sup> arrondissement.

Ports et littoral de la Manche et de l'Océan, de la limite des départements de la Manche et d'Ille-et-Vilaine à la frontière espagnole. — Rivières et canaux maritimes (Loire en aval du pont d'Ouden à Garonne en aval de Castets; Dordogne en aval du confluent de la Lidoire).

3<sup>o</sup> arrondissement.

Ports et littoral de la côte méditerranéenne et de la Corse. — Etangs salés et canaux maritimes. — Canal de Marseille au Rhône (partie comprise entre Port-de-Bouc et Marseille).

Cette inspection comprend également le service ordinaire de la Corse.

## MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU RAVITAILLEMENT

### TABLEAU D'AVANCEMENT POUR 1918

#### DIRECTION DES HARAS

Pour le grade d'inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe.

MM. d'Agnel de Bourbon d'Acigné.  
Le Couteux de Caumont.  
de Lestapis.

Pour le grade de directeur de 1<sup>re</sup> classe.

MM. Hervouët de la Robrie.  
de la Forest-Divonne.  
Bruneton (service central).  
Joussel.  
de Watrignant.  
Guillemoi (service central).  
Letestu.

Pour le grade de directeur de 2<sup>re</sup> classe.

MM. Leulier de la Faverie du Ché.  
Lemoine.  
Gaillard.  
Marcerou.  
de Pierre.

Pour le grade de directeur de 3<sup>re</sup> classe.

MM. de Terras.  
Denis.  
Reynard.  
Sthéme.  
de Landes d'Aussac de Saint-Palais.

Pour le grade de sous-directeur de 1<sup>re</sup> classe.

MM. Miquel.  
Récopé.  
Porteu de la Merandière.  
Serpette de Bersaucourt.  
de Bronac de Vazeilles.  
de Ligny (service central).

Pour le grade de sous-directeur de 2<sup>re</sup> classe.

MM. Chambry.  
De Choin.  
Fernet.  
de la Motterouge.  
Lallué.  
Ehrmann.

Pour le grade de sous-directeur de 3<sup>re</sup> classe.

MM. Favre.  
Hennet de Goutel.  
Richard.  
Desbois.  
de Castelbajac.

Pour le grade de surveillant de 1<sup>re</sup> classe.

MM. Charlery de la Masselière.  
Delom de Mézerac.  
Pechdo.  
Leroux.  
Valentin.

Pour le grade de vétérinaire principal

M. Biol.

Pour le grade de vétérinaire de 1<sup>re</sup> classe.

MM. Bich.  
Baylach.  
Fourcadier.  
Renaud.

111111  
SOCIETE NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

DIRECTION GENERALE

- 5 SEP 1942

Dossier

D 1550/1

600 F. 0  
19

JOURNAL OFFICIEL du 23 AOUT 1942

Décret N° 730 du 22 Mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations.

Les documents mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus sont présentés, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent décret.

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

#### Article 21.

Les locomotives et autres véhicules moteurs ne peuvent être mis en service qu'après établissement d'un procès-verbal de réception signé par le directeur de l'administration exploitante, ou son délégué, et dont un exemplaire est remis au service technique de la direction générale des transports pour les chemins de fer d'intérêt général, au service du contrôle pour les chemins de fer d'intérêt local. Ce procès-verbal doit constater que l'engin est conforme aux conditions du cahier des charges relatif à sa fourniture et qu'il a satisfait à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Lorsqu'il s'agit du premier engin d'une série ou de modifications importantes au type d'une série, l'exploitant fait connaître en temps opportun, au service technique de la direction générale des transports pour les chemins de fer d'intérêt général, au service du contrôle pour les chemins de fer d'intérêt local, la date à laquelle doivent avoir lieu les opérations de réception des engins moteurs, afin de permettre à des représentants dudit service d'y assister.

#### Article 22.

Les locomotives doivent être pourvues, sauf exception autorisée par le secrétaire d'Etat chargé des transports, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustible tombant dans la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

#### Article 23.

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

Les voitures motrices sont pourvues de chasse-corps ou de ramasse-corps.

Ces appareils doivent satisfaire aux conditions générales d'établissement et de fonctionnement déterminées par le secrétaire d'Etat chargé des transports et être d'un modèle agréé par le service du contrôle. Ils doivent être maintenus en bon état de fonctionnement.

#### Article 24.

Les voitures destinées au transport des voyageurs doivent être commodes et présenter les dispositions que le secrétaire d'Etat juge nécessaires pour la sécurité des voyageurs.

Le secrétaire d'Etat chargé des transports détermine, l'exploitant entendu, les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur.

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

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

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

#### Article 25.

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

#### Article 26.

Toute voiture à voyageurs ne peut être mise en service qu'après établissement d'un pro-

cès-verbal de réception signé par le directeur de l'administration exploitante ou son délégué et dont un exemplaire est adressé au service technique de la direction générale des transports pour les chemins de fer d'intérêt général, au service du contrôle pour les chemins de fer d'intérêt local. Ce procès-verbal doit constater que le véhicule est conforme aux conditions du cahier des charges de sa fourniture, et qu'il a satisfait aux prescriptions réglementaires en vigueur.

Lorsqu'il s'agit du premier véhicule d'une série ou de modifications importantes au type de cette série, la compagnie fait connaître, en temps opportun, au service technique de la direction générale des transports pour les chemins de fer d'intérêt général, au service du contrôle pour les chemins de fer d'intérêt local, la date à laquelle doivent avoir lieu les opérations de réception des véhicules à voyageurs, afin de permettre à des représentants dudit service d'y assister.

#### Article 27.

Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce doivent porter:

1° La désignation, en toutes lettres ou par initiales, du chemin de fer auquel ils appartiennent;

2° Un numéro d'ordre.

Les voitures de voyageurs portent en outre l'indication de la classe des compartiments. Ces diverses indications sont placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.

#### Article 28.

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

En cas d'insuffisance d'entretien, le secrétaire d'Etat prescrit, l'exploitant entendu, les dispositions qu'il juge nécessaires pour la sécurité ou l'hygiène publique.

Le secrétaire d'Etat chargé des transports peut, l'exploitant entendu, faire retirer de la circulation les locomotives, tenders et autres véhicules qui ne se trouvent pas dans les conditions suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation ou exclure d'un train déterminé les véhicules qui, pour une cause quelconque, n'offriraient pas les garanties voulues pour la sûreté de l'exploitation.

#### TRTE IV

##### De la composition des trains.

#### Article 29.

Tout train ordinaire de voyageurs doit contenir, en nombre suffisant, des voitures de chacune des classes prévues dans ce train, à moins d'une autorisation spéciale du secrétaire d'Etat chargé des transports.

Le maximum du nombre des véhicules des trains de voyageurs est fixé, sur la proposition de l'exploitant, par le secrétaire d'Etat.

#### Article 30.

Chaque train doit être accompagné par un mécanicien ou agent assimilé (conducteur électrique, etc.), chargé de la conduite du train.

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

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

lignes peu importantes, même si les appareils de conduite ne comportent pas ce dispositif spécial.

#### Article 31.

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

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

Quand il y a dans un train plusieurs agents concourant à la sécurité, l'un d'eux doit avoir autorité sur les autres.

#### Article 32.

Chaque train doit être muni de moyens de freinage conformément aux règles fixées par le secrétaire d'Etat chargé des transports, l'exploitant entendu, les freins des véhicules étant actionnés, soit par le mécanicien à l'aide du frein continu, soit directement par des gardes-freins.

#### Article 33.

Les règles de composition des trains (nombre et place des machines, véhicules ne portant pas de voyageurs, règles d'homogénéité, etc.), sont déterminées par le secrétaire d'Etat chargé des transports, l'exploitant entendu.

#### Article 34.

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, l'exploitant entendu, arrête les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosives, inflammables, véneneuses, etc., et des matières infectes; il détermine notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

#### Article 35.

(Non applicable aux tramways urbains.)

Le conducteur de tête et, sauf les exceptions autorisées par le secrétaire d'Etat, les gardes-freins sont mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme au moyen d'un dispositif autorisé par le secrétaire d'Etat chargé des transports, sur la proposition de l'exploitant. Sauf exceptions autorisées par le secrétaire d'Etat, les compartiments des voitures à voyageurs sont tous mis en communication avec le mécanicien par un signal d'alarme en bon état de fonctionnement.

#### Article 36.

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

Le receveur ou employé de service sur chaque voiture doit se trouver en communication avec le mécanicien de chaque véhicule automoteur au moyen d'un signal d'arrêt approuvé par le préfet, sur la proposition de la compagnie et l'avis du service du contrôle.

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

#### Article 37.

(Non applicable aux tramways urbains.)

Pendant la nuit et pendant le jour au passage des souterrains désignés par le secrétaire d'Etat chargé des transports, les feux des trains doivent être allumés et les voitures destinées aux voyageurs éclairées intérieurement.

Ces voitures doivent être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le secrétaire d'Etat.

En cas d'insuffisance des mesures adoptées par l'exploitant pour l'éclairage ou le chauffage des trains et voitures, le secrétaire d'Etat prescrit, l'exploitant entendu, les dispositions qu'il juge nécessaires.

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

#### Article 38.

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

Les voitures destinées aux voyageurs doivent être éclairées intérieurement; l'étage su-

périeur doit l'être également, lorsqu'il est couvert et abrité, si le préfet le requiert. Ces voitures doivent être chauffées, si le préfet le requiert, pendant la période fixée par lui, sur la proposition du service du contrôle, l'exploitant entendu, sauf stipulation contraire du cahier des charges.

## TITRE V

## De la circulation des trains.

## Article 39.

(Non applicable aux tramways urbains.)

La vérification du bon état des machines, tenders et véhicules d'un train est faite avant le départ, dans les conditions fixées par les règlements de l'administration exploitante.

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

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

## Article 40.

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

Au commencement de chaque reprise du service, le mécanicien doit s'assurer du bon fonctionnement des divers organes de la machine, notamment du mécanisme de mise en marche et des freins.

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

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

## Article 41.

(Non applicable aux tramways urbains.)

Aucun train ne peut partir d'une gare ni arriver avant l'heure déterminée par l'horaire de la marche des trains.

Toutefois, pour l'arrivée des trains et pour le départ de ceux qui ne transportent pas de voyageurs, il peut être dérogé à cette règle dans les conditions prévues par le règlement homologué de l'administration exploitante.

Les mesures propres à maintenir entre les trains qui se suivent l'intervalle nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation sont déterminées par le secrétaire d'Etat, l'exploitant entendu.

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

En cas d'insuffisance des signaux établis par l'exploitant, le secrétaire d'Etat prescrit, l'exploitant entendu, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaire.

## Article 42.

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

Les voies affectées à la circulation des trains doivent être couvertes par des signaux, ainsi qu'il est dit à l'article 47 ci-après, dans les cas où il y a nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons.

## Article 43.

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

Le préfet peut autoriser, sur la demande de la compagnie et sur la proposition du service du contrôle, l'arrêt de certains trains pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur des points de la voie ferrée situés en dehors des gares, stations ou haltes. La durée de l'arrêt est fixée par l'horaire.

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

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

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

## Article 44.

Le secrétaire d'Etat chargé des transports détermine, l'exploitant entendu, la vitesse maximum des trains de toute nature sur les diverses parties de chaque ligne et les mesures spéciales de précaution à prendre pour la circulation des trains sur les parties de lignes qui offriraient un danger particulier.

## Article 45.

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

Le maximum de la longueur des trains est fixé par le cahier des charges.

La machine et le tender doivent être munis d'un frein pouvant être manœuvré à la main. L'ensemble de leurs moyens de freinage doit être assez puissant pour que, lancé à une vitesse de 20 kilomètres à l'heure sur des rails secs et propres et sur une voie en palier, ces véhicules puissent être arrêtés sur un espace de 20 mètres au plus, à partir du moment où le serrage a été engagé.

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

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

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

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

Le frein continu et automatique est obligatoire sur tout convoi admis à circuler à une vitesse supérieure à 25 kilomètres à l'heure. Cette vitesse de 25 kilomètres à l'heure doit s'entendre de la vitesse autorisée sur les sections en palier; sur les sections comportant des déclivités, cette vitesse limite devra être réduite à la valeur permettant d'obtenir l'arrêt du convoi sur une distance égale à la distance parcourue en palier à la vitesse de 25 kilomètres à l'heure.

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

La dispense de l'emploi du frein automatique peut être accordée par le secrétaire d'Etat chargé des transports pour le matériel appelé à circuler sur des sections dont la déclivité maximum reste comprise entre 20 et 40 millimètres par mètre, et par le préfet, sur avis conforme du service du contrôle, lorsque cette déclivité maximum ne dépasse pas 20 millimètres par mètre.

Les délais de mise en vigueur des dispositions ci-dessus concernant l'emploi du frein continu et automatique seront fixés par arrêté du secrétaire d'Etat chargé des transports.

## Article 46.

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

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

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

En cas d'insuffisance, le secrétaire d'Etat chargé des transports règle, l'exploitant en-

tendu, le nombre des agents de ces diverses catégories.

## Article 47.

(Non applicable aux tramways urbains.)

Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée s'arrête accidentellement sur la voie, des mesures de protection sont prises dans les conditions déterminées par les règlements homologués de l'administration exploitante.

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

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

## Article 48.

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

Toute voiture isolée ou tout train porte extérieurement trois fanaux à réflecteurs, deux à l'avant, dont l'un à feu blanc, l'autre à feu jaune orangé et un à l'arrière à feu rouge.

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

Le fanal avant inférieur est à feu blanc. Sur les locomotives à vapeur, il porte un feu assez puissant pour éclairer une zone de 20 mètres dans les conditions atmosphériques ordinaires. Sur les autres machines, il doit pouvoir donner à volonté:

a) L'éclairage de position, utilisable lorsque le véhicule est en stationnement ou circule dans les voies pourvues d'un éclairage public;

b) L'éclairage de pleine marche, permettant de voir distinctement un obstacle sombre à 100 mètres dans les conditions atmosphériques ordinaires;

c) L'éclairage non aveuglant pour les usagers de la route, laissant toutefois subssister une puissance suffisante pour éclairer efficacement la voie ferrée.

Le secrétaire d'Etat chargé des transports détermine par arrêté les conditions auxquelles doivent répondre les dispositifs réalisant les trois éclairages du feu blanc. Il approuve les types correspondant à ces conditions. Les types approuvés peuvent seuls être employés.

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque la forme ou les dimensions du matériel ne permettront pas de satisfaire aux conditions imposées par le second alinéa du présent article, le secrétaire d'Etat (ou le préfet agissant en vertu d'une délégation expresse) pourra accorder des dérogations portant sur la hauteur d'installation du feu blanc, l'écartement minimum des deux feux avant et leur montage sur une même verticale. Pour

les tramways urbains, ces dérogations pourront porter également sur l'installation du fanal supérieur à feu orange lorsque les véhicules seront pourvus de plaques ou de grilles lumineuses. Ces diverses dérogations ne seront accordées que dans la mesure où elles ne s'opposeront pas à l'obtention d'un ensemble lumineux à feu blanc et orange annonçant sans ambiguïté le passage des véhicules sur voie ferrée.

Les délais de mise en vigueur des prescriptions du présent article sont fixés par arrêté du secrétaire d'Etat chargé des transports.

#### Article 49.

Lorsque les travaux de réparation effectués sur une voie sont de nature à en altérer momentanément la stabilité ils doivent être protégés dans les conditions prescrites par les règlements homologués de l'administration exploitante.

#### Article 50.

(Non applicable aux tramways urbains.)

L'exploitant est tenu de faire connaître au secrétaire d'Etat chargé des transports, le système de signaux qu'il a adopté ou qu'il se propose d'adopter, pour les cas prévus par le présent titre.

Le secrétaire d'Etat prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

#### Article 51.

Pendant la marche, le mécanicien doit observer les signaux et se conformer à leurs indications. Il doit également porter son attention sur la voie et prendre, s'il aperçoit un obstacle ou quelque anomalie, les mesures prévues par les règlements homologués de l'administration exploitante.

Il surveille le fonctionnement des divers organes de sa machine dans les conditions fixées par les instructions de l'administration exploitante.

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

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

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

#### Article 52.

(Non applicable aux tramways urbains.)

Les mesures de précaution à observer par le mécanicien aux approches et au passage des bifurcations, embranchements ou traversées de voies sont fixées par les règlements homologués de l'administration exploitante.

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

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

#### Article 53.

L'emploi du sifflet par le mécanicien comme moyen d'avertissement est obligatoire dans les cas fixés par les règlements homologués de l'administration exploitante.

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

Le sifflet peut être remplacé par un autre signal acoustique approuvé par le secrétaire d'Etat chargé des transports.

#### Article 54.

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

Sont exceptés de cette interdiction les fonctionnaires et agents du service technique et

du service de la main-d'œuvre de la direction générale des transports.

Les dispositions ci-dessus ne sont applicables, dans les automotrices, qu'à la plate-forme occupée par le mécanicien.

#### Article 55.

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

#### Article 56.

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

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

#### Article 57.

Aux gares importantes et aux gares de bifurcation, il est tenu des registres sur lesquels sont mentionnés les retards des trains excédant les limites déterminées par le secrétaire d'Etat. Ces registres indiquent la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leurs parcours, le numéro des locomotives qui les ont remorquées, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard. Ils sont présentés, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent décret.

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

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

#### Article 58.

Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature sont soumis à l'approbation du secrétaire d'Etat chargé des transports. A cet effet, avant leur mise en vigueur et dans les délais prescrits par le secrétaire d'Etat, l'administration exploitante les lui communique, ainsi qu'aux services de la direction générale des transports, et aux fonctionnaires désignés par lui.

Si, à la date annoncée pour la mise en vigueur des nouveaux horaires, le secrétaire d'Etat n'a pas notifié son opposition, ces horaires peuvent être appliqués à titre provisoire.

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

Les horaires des trains transportant des voyageurs sont portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, par des affiches ou livrets placés dans les gares.

#### Article 59.

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

Le cahier des charges des tramways urbains indique si les voitures doivent s'arrêter en pleine voie pour prendre et laisser des voyageurs, soit sur tous les points du parcours, soit en des points à déterminer par le préfet sur la proposition de la compagnie et l'avis du service du contrôle.

Les affiches prévues au dernier alinéa de l'article 58 ci-dessus ou les livrets qui en tiennent lieu font connaître cette circonstance au public, sans indiquer les heures de passage aux arrêts en pleine voie.

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

Des extraits des dispositions relatives aux horaires et aux arrêts sont affichés dans les voitures, s'il y a lieu, conformément aux prescriptions édictées par le préfet, sur la pro-

position du service du contrôle et la compagnie entendue.

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

#### TITRE VI

*De la perception des taxes et des frais accessoires.*

#### Article 60.

Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue qu'après accomplissement de formalités prescrites par les lois, décrets, cahiers des charges et tous textes réglementaires.

#### Article 61.

(Applicable seulement aux chemins de fer secondaires d'intérêt général et aux voies ferrées d'intérêt local, y compris les tramways urbains.)

L'exploitant doit soumettre au secrétaire d'Etat, conformément aux prescriptions des textes rappelés à l'article précédent, ses propositions pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges et à l'égard desquels le secrétaire d'Etat est appelé à statuer.

#### Article 62.

(Applicable seulement aux chemins de fer secondaires d'intérêt général et aux voies ferrées d'intérêt local, y compris les tramways urbains.)

L'exploitant doit soumettre à l'approbation du secrétaire d'Etat chargé des transports, dans les conditions fixées par les textes régissant sa concession, le règlement des frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepot dans les gares et magasins du chemin de fer et celui des taxes qui doivent être réglées annuellement.

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

#### Article 63.

Les tarifs sont tenus à la disposition du public dans les gares et stations intéressées.

#### Article 64.

Lorsque l'exploitant veut apporter des changements à ses tarifs, il doit accomplir les formalités visées à l'article 60 ci-dessus.

#### Article 65.

L'exploitant est tenu d'effectuer avec soin, exactitude, célérité et, sauf dispense accordée par le secrétaire d'Etat chargé des transports, sans tour de faveur, les transports de marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui sont confiés.

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

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

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

#### TITRE VII

*Police et surveillance.*

#### Article 66.

La surveillance de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général est exercée, sous l'autorité du secrétaire d'Etat chargé des transports, par les services de la direction générale des transports, dans les conditions prévues par les décrets et arrêtés pris en application des articles 8 et 9 de la loi du 18 septembre 1940 réorganisant l'administration centrale du secrétariat d'Etat aux communications.

En ce qui concerne les chemins de fer secondaires d'intérêt général, ainsi que les chemins de fer miniers et industriels ouverts

à un service public de voyageurs ou de marchandises, des agents de contrôle local peuvent être nommés par le secrétaire d'Etat chargé des transports et placés sous l'autorité des chefs de service de la direction générale des transports.

#### Article 67.

Dans chaque département, les fonctions de directeur du contrôle des voies ferrées d'intérêt local sont exercées par l'ingénieur en chef du service ordinaire des ponts et chaussées. Les autres fonctionnaires et agents chargés d'assurer ce contrôle sont nommés par le préfet, sous l'autorité du secrétaire d'Etat chargé des transports, et choisis parmi les fonctionnaires et agents du service ordinaire des ponts et chaussées ou du service des mines.

Des arrêtés préfectoraux fixent les bases de l'organisation du contrôle des voies ferrées d'intérêt local. Ces arrêtés sont soumis à l'approbation du secrétaire d'Etat chargé des transports.

Les attributions de l'inspection générale du contrôle des voies ferrées d'intérêt local sont fixées par arrêté du secrétaire d'Etat chargé des transports.

#### Article 68.

Les services du contrôle des voies ferrées d'intérêt local ont pour mission de veiller d'une manière générale à l'exécution des lois et règlements concernant ces voies ainsi que des conventions et cahiers des charges, et notamment:

1<sup>o</sup> En ce qui concerne la construction et l'entretien:

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

2<sup>o</sup> En ce qui concerne l'exploitation commerciale:

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

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

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

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

3<sup>o</sup> En ce qui concerne l'exploitation technique:

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

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

4<sup>o</sup> En ce qui concerne la police:

De surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, la propriété des voitures à voyageurs et des locaux affectés au public, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée;

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

#### Article 69.

Les exploitants sont tenus de présenter, à toute réquisition, aux chefs de service de la direction générale des transports ou à leurs délégués, leurs registres et pièces de dépenses et de recettes, leurs circulaires et ordres de service, les traités passés avec d'autres entreprises de transport et, en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée aux services de contrôle.

#### Article 70.

Les exploitants sont tenus de fournir des locaux convenables aux inspecteurs des transports du service technique de la direction générale des transports dans les conditions fixées par le secrétaire d'Etat en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général.

Les compagnies de voies ferrées d'intérêt local sont tenues de fournir des locaux convenables aux agents du service du contrôle dont la présence permanente sur la ligne est nécessaire.

#### Article 71.

Toutes les fois qu'il arrive un accident sur un chemin de fer d'intérêt général ou sur ses dépendances, il en est fait immédiatement déclaration par l'exploitant ou par ses agents à l'ingénieur intéressé du service technique de la direction générale des transports.

Lorsque l'accident présente une certaine gravité, l'exploitant avise, en outre, par les voies les plus rapides, le secrétaire d'Etat chargé des transports ainsi que les autorités et personnalités dont la liste est arrêtée par le secrétaire d'Etat.

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

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

#### Article 72.

Les exploitants doivent soumettre leurs règlements relatifs au service à l'approbation du secrétaire d'Etat chargé des transports, qui prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

#### Article 73.

Il est défendu à toute personne:

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

2<sup>o</sup> De rien jeter ou déposer sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie;

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

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

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

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

#### Article 74.

Il est interdit aux voyageurs:

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

2<sup>o</sup> De prendre une place déjà retenue régulièrement par un autre voyageur et d'occuper abusivement les places et filets avec des effets, colis ou autres objets, chaque voyageur ne pouvant disposer que de l'espace situé au-

dessus ou au-dessous de la place à laquelle il a droit;

3<sup>o</sup> D'occuper un emplacement non destiné aux voyageurs, de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale, d'entrer la circulation dans les couloirs ou l'accès des compartiments;

4<sup>o</sup> De monter dans les voitures en surnombre des places indiquées en conformité de l'article 24 du présent règlement;

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

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

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

8<sup>o</sup> De cracher ailleurs que dans les crachoirs disposés à cet effet;

9<sup>o</sup> De se servir sans motif plausible du signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la compagnie;

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

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

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

#### Article 75.

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

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

#### Article 76.

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

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

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

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

## Article 77.

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

L'entrée des voitures est interdite à toutes personnes portant des armes à feu chargées, des matières qui, par leur nature, leur quantité ou l'insuffisance de leur emballage, peuvent être la source de dangers, ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Toute personne portant une arme à feu, doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater, si elle en est requise, que son arme n'est point chargée. Toutefois, les agents de la force publique, lorsqu'ils y sont obligés par leur service, peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à condition de prendre place dans des compartiments réservés.

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

## Article 78.

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

## Article 79.

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

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

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

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

## Article 80.

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

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

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

## TITRE VIII

## Dispositions diverses.

## Article 81.

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le secrétaire d'Etat chargé des transports doit statuer sur la proposition de l'exploitant, celui-ci est tenu de lui soumettre cette proposition dans le délai fixé, faute de quoi le secrétaire d'Etat pourra statuer directement.

Si le secrétaire d'Etat estime qu'il y a lieu de modifier la proposition, il doit, sauf le cas d'urgence, entendre l'exploitant avant de prendre les modifications.

## Article 82.

(Non applicable aux tramways urbains.)

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

déterminés par les règlements et les tarifs, l'exploitant, sur la mise en demeure qui lui est adressée par le secrétaire d'Etat, doit prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

Faute par lui d'avoir présenté au secrétaire d'Etat, dans le délai impartie par la mise en demeure, des propositions ou des projets suffisants, le secrétaire d'Etat statue directement.

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

## Article 83.

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

Si les installations des garages ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre d'assurer, dans les circonstances normales, la marche régulière du service en se conformant aux conditions résultant des règlements et du cahier des charges pour les horaires et la composition des trains, la compagnie doit prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir, à la suite de la mise en demeure qui lui est adressée par le secrétaire d'Etat chargé des transports.

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

## Article 84.

(Non applicable aux tramways urbains.)

Aux gares désignées par le secrétaire d'Etat, les exploitants entretiennent les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

## Article 85.

Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne peut être admis à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département et, dans les trains, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du secrétaire d'Etat chargé des transports.

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

## Article 86.

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

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

## Article 87.

Le secrétaire d'Etat détermine, l'exploitant entendu, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il juge nécessaires à la sécurité de l'exploitation.

## Article 88.

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

## Article 89.

Nul ne peut être affecté à un poste quelconque intéressant le service du chemin de fer s'il n'a été reconnu apte à cette fonction dans les conditions fixées par les règlements de service de l'exploitant.

## Article 90.

Il est tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à formuler soit contre l'administration exploitante, soit contre ses agents,

Ce registre est présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte a été inscrite sur le registre, le chef de gare doit en envoyer copie à l'ingénieur intéressé du service technique de la direction générale des transports en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général ou au chef de service du contrôle en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local.

## Article 91.

Les registres mentionnés aux articles 20, 57 et 90 du présent décret sont cotés et paraphés par le directeur de l'administration exploitante ou son délégué.

## Article 92.

Les principales dispositions du présent décret sont affichées par les soins de l'exploitant, dans les gares importantes.

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

## Article 93.

Sont constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 13 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions du présent décret aux décisions prises par le secrétaire d'Etat chargé des transports et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les préfets, pour l'exécution dudit décret.

## Article 94.

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

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

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

## Article 95.

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

## Article 96.

Restent applicables à titre transitoire:

1<sup>o</sup> Aux voies ferrées d'intérêt local concédées sous le régime du décret du 6 août 1831, portant règlement d'administration publique pour l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques, les articles 1<sup>o</sup> à 15, 17 et 18 du titre 1<sup>o</sup> (construction), l'article 41 du titre III (police et surveillance), les articles 42, 43, 47 à 50 et 52 du titre IV (dispositions diverses) de ce décret;

2<sup>o</sup> Aux voies ferrées d'intérêt local concédées sous le régime du décret du 16 juillet 1907, les articles 1<sup>o</sup> à 15, 17 et 18 du titre 1<sup>o</sup> (construction), 63 à 65, 69 à 72 et 74 du titre VIII (conditions imposées à toutes les concessions) de ce décret.

Les mêmes articles restent applicables aux embranchements et prolongements des voies ferrées mentionnées sous les n<sup>o</sup>s 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>.

ci-dessus, concedés postérieurement à la publication du décret du 11 novembre 1917 et soumis au cahier des charges antérieurement approuvé pour les réseaux auxquels ils se raccordent.

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

## Article 97.

Le secrétaire d'Etat chargé des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel de l'Etat français*.

Fait à Vichy, le 22 mars 1942.

PH. PÉTAIN.

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

Le secrétaire d'Etat aux communications,

JEAN BERTHELOT.

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

YVES BOUTHILLIER.

Décret n° 2418 du 4 août 1942 modifiant la nomenclature des emplois du cadre latéral des postes, télégraphes et téléphones.

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

Sur le rapport du ministre secrétaire d'Etat aux finances et du secrétaire d'Etat aux communications,

Vu l'article 18 de la loi du 26 avril 1924;

Vu le décret du 6 août 1927 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article précité;

Vu le décret du 27 février 1929 constituant le cadre latéral des services extérieurs des postes, télégraphes et téléphones;

Vu les décrets des 25 août 1931, 30 juin 1934, 29 septembre 1935, 15 août 1937 et 28 mai 1941 modifiant le précédent;

Vu la loi de finances du 31 décembre 1941;

## Décretions:

Art. 1er. — Le tableau inclus dans l'article 2 du décret du 27 février 1929 constituant le cadre latéral des postes, télégraphes et téléphones est, de nouveau, modifié ainsi qu'il suit:

DÉSIGNATION DES EMPLOIS	NOMBRE des emplois du cadre latéral.	NOMBRE ET NATURE DES EMPLOIS du cadre normal laissés sans titulaires.
Aide.....	4	2 emplois d'aide
Dame employée.....	180	154 emplois de dame employée des services d'exécution.
Expéditionnaire.....	4	1 emploi de gérante de cabine téléphonique.
Gérante de cabine.....	2	45 emplois d'agent manipulant.
Agent manipulant.....	195	1 emploi de commis.
Chargeur.....	26	7 emplois de dame employée.
Facteur adulte des télégraphes:		3 emplois de chargeur.
Bouliste.....	26	22 emplois d'auxiliaire des transports postaux.
Cycliste.....	19	
Piéton.....	43	
Facteur des postes.....	449	26 emplois de jeune facteur.
Manutentionnaire.....	27	12 emplois de jeune facteur.
Planton.....	27	4 emplois d'auxiliaire distributeur.
Gardien d'entrepôt.....	7	5 emplois de facteur adulte.
Courrier du cadre latéral.....	116	13 emplois de jeune facteur.
		8 emplois d'auxiliaire distributeur.
		211 emplois d'auxiliaire distributeur.
		9 emplois de manutentionnaire.
		20 emplois de planton auxiliaire.
		1 emploi d'homme de service.
		8 emplois d'auxiliaire des transports postaux.
		149 emplois d'auxiliaire des transports postaux.

Art. 2. — Le ministre secrétaire d'Etat 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 4 août 1942.

PH. PÉTAIN.

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

Le secrétaire d'Etat aux communications,

ROBERT GIBRAT.

Le ministre secrétaire d'Etat aux finances,

PIERRE CATHALA.

## SÉCRÉTARIAT D'ÉTAT AUX COLONIES

## Jury du concours pour l'accession des agents forestiers en 1942.

Par arrêté du 4 août 1942 du ministre secrétaire d'Etat à l'agriculture et au ravitaillement et du secrétaire d'Etat aux colonies, ont été nommés membres du jury du concours pour l'accession des agents forestiers

Par arrêté du secrétaire d'Etat aux colonies en date du 21 août 1942:

I. — Les rappels d'ancienneté pour services militaires indiqués ci-après ont été conservés, dans leur emploi actuel, aux administrateurs des services civils de l'Indochine dont les noms suivent:

Administrateur de 3<sup>e</sup> classe.

M. Leveau (J.-J.-M.). Rappel conservé: 1 an 5 mois 20 jours; fraction de ce rappel donnant droit aux avantages automatiques de solde: 1 an.

Administrateur adjoint de 2<sup>e</sup> classe.

M. Barthelemy (R.-M.). Rappel conservé: 11 mois 11 jours; fraction de ce rappel donnant droit aux avantages automatiques de solde: 11 mois 11 jours.

II. — L'arrêté du 25 avril 1942 accordant des rappels d'ancienneté pour services militaires à divers administrateurs des services civils de l'Indochine a été rapporté en ce qui concerne MM. Leveau (J.-J.-M.) et Barthelemy (R.-M.).

## Décret n° 2579 du 20 août 1942 portant naturalisation, réintégration.

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

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre secrétaire d'Etat à la justice,

## Décretions:

Art. 1er. — Sont naturalisés Français, par application de l'article 6 (§ 1<sup>e</sup>) de la loi du 10 août 1927:

ALCARAZ (Antonio), mécanicien, né le 13 juin 1916 à Carthagène (Espagne), demeurant à Oullins (Rhône).

CERNEAZ (Fernande), née le 28 octobre 1920 à Povoletto (Italie), demeurant à Vic-Fezensac (Gers).

SAMPEDRO (Maria-Niévès), femme DE ARRIBA, née le 3 novembre 1913 à Quintela-de-Barjas (Espagne), demeurant à Fontaine (Isère).

SIPSON (Constantin), secrétaire, né le 6 février 1905 à Bucarest (Roumanie), demeurant à Paris.

VERHULST (Maria - Louise - Philippina), née le 17 février 1912 à Anvers (Belgique), demeurant à Saint-Eugène (Algier).

Art. 2. — Sont naturalisés Français, par application des articles 6 (§ 1<sup>e</sup>) et 7 (§ 1<sup>e</sup>) de la loi du 10 août 1927:

KECHAYAN (Nicham), peintre en bâtiment, né le 15 novembre 1908 à Kharput (Asie-Mineure), et KOTCHOLIAN (Varlouhi), sa femme, née le 13 mars 1921 à Adana (Asie Mineure), demeurant à Marseille.

Art. 3. — Sont réintégrés dans la qualité de Français qu'elles avaient perdue par leur mariage avec un étranger (art. 11 de la loi du 10 août 1927):

BAESKENS (Germaine-Céline), femme DE MARETS, née le 21 septembre 1901 à Hautmont (Nord), demeurant à Aubervilliers (Seine).

BERNEUX (Marie - Louise - Mathilde), veuve HUBERT, née le 12 mars 1904 à Paris, demeurant à Lamalou-les-Bains (Hérault).

BRUNET (Léa-Simonne), femme LIBOA, née le 3 juillet 1897 à Monaco, y demeurant.

GARIN (Alice-Séraphine-Dolorès), femme PI-GOTT, née le 9 décembre 1897 à Amiens (Somme), demeurant à Colombes (Seine).

GOUJOU (Marie-Joséphine-Yvonne), femme KARKIDES, née le 27 octobre 1903 à Aurillac (Cantal), demeurant à Noisy-le-Grand (Seine-et-Oise).

JACQUEMAIN (Léonie-Esther), veuve ETIENNE, née le 27 juillet 1875 à Pouru-aux-Bois (Ardennes), demeurant à Bazeilles (même département).

JAEGER (Edwige-Anna-Eugénie), née le 4 mars 1903 à Epernay (Marne), demeurant à Paris.

LAGARDE (Françoise-Juliette-Simonne), femme VINCK, née le 13 septembre 1901 à Talence (Gironde), demeurant à Troyes (Aube).

MONIN (Marie-Magdeleine), femme REUS-SEGUY, née le 12 juin 1885 à Balbigny (Loire), demeurant à Feurs (même département).

MAUGARD (Elisa), veuve MILLIOUD, née le 7 décembre 1899 à Liguierres (Aube), demeurant à Paris.

PINEL (Lucile-Cécile-Hortense), femme MAT-TIS, née le 3 septembre 1888 à Châtenois (Jura), demeurant à Cavaillon (Vaucluse).

SOLIVERES (Joséphine), femme PASCUAL, née le 27 août 1899 à Alger, y demeurant.

TORRES (Francisca), femme TORRES, née le 13 février 1892 à Alger, demeurant à El-Biar (Alger).

TRONCHIE (Rose), veuve DEN HAERINCK, née le 22 octobre 1891 à Collonges (Corrèze), demeurant à Paris.

Art. 4. — Le garde des sceaux, ministre secrétaire d'Etat à la justice, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Vichy, le 20 août 1942.

PH. PÉTAIN.

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

Le garde des sceaux,  
ministre secrétaire d'Etat à la justice,  
JOSEPH BARTHÉLEMY.

## AVIS & COMMUNICATIONS

### Ministère de l'intérieur.

Avis de concours pour le recrutement de douze rédacteurs stagiaires au gouvernement général de l'Algérie.

Un concours pour le recrutement de douze rédacteurs stagiaires de l'administration centrale du gouvernement général de l'Algérie sera ouvert le 30 novembre 1942, à Alger, Oran, Constantine, Rabat, Tunis, Lyon, Marseille, Toulouse, Clermont-Ferrand, Grenoble et Ajaccio.

Les demandes d'admission, établies sur papier timbré, devront parvenir au gouvernement général le 30 octobre 1942 au plus tard.

Pour tous renseignements, s'adresser au gouvernement général de l'Algérie (direction du personnel, 1<sup>er</sup> bureau).

### Ministère de la justice.

Avis de déchéance de la nationalité française.

(Art. 10 de la loi du 10 août 1927 et décret du 9 septembre 1929.)

Le conseil d'Etat sera saisi, dans un délai de huit jours à dater de la présente insertion, d'un projet de décret tendant à déchoir de la nationalité française:

Kelekis (Antoine), né le 14 septembre 1897, à Artakis (Turquie), naturalisé Français par décret du 3 février 1922.

Liras (Pédro), né le 29 juin 1892 à Los-Huertos (Espagne), naturalisé Français par décret du 5 décembre 1919.

Les intéressés ont la faculté, dans le délai de huitaine susvisé, de faire parvenir au ministère de la justice toutes pièces et mémoires.

Vichy. — Imprimerie spéciale.

Le Directeur des Journaux officiels:  
R. BAYON-TARGE.

## BANQUE DE FRANCE

### SIÈGE CENTRAL ET SUCCURSALES

### SITUATION HEBDOMADAIRE

	AU	AU
	30 JUILLET 1942	23 JUILLET 1942
<b>ACTIF</b>		
Encaisse-or (monnaies et lingots).....	84.597.593.813 04	84.597.593.843 04
Monnaies d'argent, de nickel et de billon.....	366.446.134 71	367.166.950 45
Comptes courants postaux.....	1.450.983.612 20	1.276.895.165 79
Disponibilités à vue à l'étranger.....	37.121.892 56	37.124.748 15
Avances sur lingots et monnaies d'or.....		
Portefeuille commercial et d'effets publics:.....		
Effets escomptés sur la France..... 4.714.286.880 86		
Effets garantis par l'Office des céréales (loi du 15 août 1936, décret du 29 juillet 1939, loi du 19 mai 1941)..... 9.200.000 "	4.753.915.583 16	4.660.844.129 "
Effets escomptés sur l'étranger..... 428.702 30		
Effets négociables achetés en France (décret du 17 juin 1938).....		
Avances sur titres.....		
Avances à trente jours au maximum sur effets publics à échéance déterminée n'excédant pas deux ans.....	8.497.600.000 "	8.437.300.000 "
Bons du Trésor négociables (convention du 29 février 1940, approuvée par le décret du 29 février 1940).....	2.787.991.514 59	2.835.755.585 35
Bons négociables de la caisse autonome d'amortissement (conventions des 23 juin 1928 et 7 décembre 1931).....	534.375.000 "	771.043.000 "
Prêts sans intérêts à l'Etat (loi du 9 juin 1857, convention du 29 mars 1878, loi du 13 juin 1878 prorogée, lois des 17 novembre 1897, 29 décembre 1911, 20 décembre 1918 et 25 juin 1928, convention du 12 novembre 1938, décret du 12 novembre 1938).....	30.000.000.000 "	30.000.000.000 "
Avances provisoires à l'Etat (convention du 29 septembre 1938 approuvée par le décret du 1 <sup>er</sup> septembre 1939, convention du 29 février 1940 approuvée par le décret du 29 février 1940 et convention du 9 juin 1940 approuvée par le décret du 9 juin 1940).....	5.245.376.562 45	5.245.376.562 45
Avances provisoires sans intérêts consenties à l'Etat en vue du paiement des dépenses d'entretien des troupes allemandes d'occupation en France (conventions des 25 août, 29 octobre, 12 et 30 décembre 1940, 20 février, 30 avril, 10 mai, 11 juin, 41 septembre, 27 novembre, 26 décembre 1941, 5 mars, 30 avril et 11 juin 1942).....	10.000.000.000 "	10.000.000.000 "
Rentes pourvues d'affacturations spéciales (loi du 17 mai 1834, décrets des 27 avril et 2 mai 1848, loi du 9 juin 1857).....	57.650.000.000 "	60.500.000.000 "
Hôtel et mobilier de la Banque.....		
Divers .....		
Total.....	180.678.277.587 10	180.787.294.190 80
<b>PASSIF</b>		
Capital de la Banque.....	182.500.000 "	182.500.000 "
Bénéfices en addition au capital (lois des 9 juin 1857 et 17 novembre 1897).....	303.231.454 81	303.231.454 81
Réserves mobilières légales (loi du 17 mai 1834, décrets des 27 avril et 2 mai 1848, loi du 9 juin 1857).....	22.105.750 14	22.105.750 14
Réserve immobilière.....	4.000.000 "	4.000.000 "
Engagements à vue:.....		
Billets au porteur en circulation.....	315.616.813.505 "	311.681.731.850 "
Comptes courants créditeurs:.....		
Compte courant du Trésor public..... 32.023.795 68		
Compte courant de la caisse autonome d'amortissement..... 698.847.575 98		
Comptes courants et comptes de dépôts de fonds..... 29.124.930.986 78	72.597.530.788 91	77.741.420.166 66
Dispositions et autres engagements à vue..... 2.838.233.159 78		
Administration centrale des Reichskreditkassen .....	39.908.495.270 69	
Divers .....		
Total.....	392.199.767.724 59	394.581.480.427 75

Certifié conforme aux écritures:

Le Gouverneur de la Banque de France,  
Signé: BREART DE BOISANGER.

COUVERTURE DES ENGAGEMENTS A VUE		TAUX DES OPERATIONS	
	Au 30 juillet 1942.	Au 23 juillet 1942.	
Engagements à vue.....	388.214.314.293 91	389.422.852.016 66	Escompte ..... 1,75 0/0
Proportion de l'encrasse-or aux engagements à vue.....	21,79 p. 100.	21,72 p. 100.	Avances sur titres.... 3 0/0
			Avances à 30 jours.... 1,75 0/0

*7-0-du 10 juin 1945*

*75*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

Décret n° 45-1241 du 9 juin 1945 rendant applicable dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle l'acte dit décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Le Gouvernement provisoire de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports,

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'article 7 (1<sup>er</sup> alinéa) de l'ordonnance du 9 août 1944 portant rétablissement de la légalité républicaine sur le territoire continental, ensemble les ordonnances subséquentes, par l'effet duquel est provisoirement maintenu en application l'acte dit décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local;

Vu le règlement local du réseau d'Alsace et de Lorraine du 4 novembre 1904 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer;

Vu l'ordonnance du 15 septembre 1944 relative au rétablissement de la légalité républicaine dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle,

Décret:

Art. 1<sup>er</sup>. — Est déclaré immédiatement exécutoire, dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, le texte provisoirement applicable dit décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 9 juin 1945.

C. DE GAULLE.

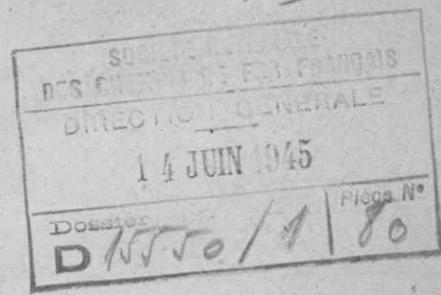
Par le Gouvernement provisoire de la République française:

Le ministre des travaux publics  
et des transports,

RENE MAYER.

Le ministre de l'intérieur,

A. TIXIER.



*Jo. du 18-11-1951*

4102

ASSEMBLEE NATIONALE — 1

*15 MAI 1951*

**M. le président.** « Article unique. — Le Président de la République est autorisé à communiquer au directeur général du Bureau international du travail, dans les conditions établies par la constitution de l'Organisation internationale du travail, la ratification des conventions n° 91 concernant les congés payés des marins et n° 92 concernant le logement de l'équipage à bord, adoptées par la Conférence internationale du travail dans sa 32<sup>e</sup> session tenue à Genève, du 8 juin au 2 juillet 1949 et dont le texte est reproduit en annexe. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(*L'article unique du projet de loi, mis aux voix, est adopté.*)

— 13 —

#### POLICE DES CHEMINS DE FER

**Adoption sans débat d'une proposition de loi.**

**M. le président.** L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 36 du règlement, de la proposition de loi de M. Anxionnaz tendant à modifier l'article 74 du décret validé du 22 mars 1942 sur la police des chemins de fer (n° 12058, 12807).

Je consulte l'Assemblée sur le passage à l'article unique.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à l'article unique.*)

**M. le président.** « Article unique. — L'article 74, alinéa premier, du décret validé du 22 mars 1942 est modifié comme suit: « Il est interdit aux voyageurs d'entrer dans les voitures sans s'être muni d'un titre de transport, lorsque la perception des taxes s'effectue dans les gares, stations ou haltes, et d'occuper une place dans une voiture d'une classe supérieure à celle à laquelle leur titre de transport leur donne droit, hors le cas de nécessité... »

(Le reste sans changement.)

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(*L'article unique de la proposition de loi, mis aux voix, est adopté.*)

— 14 —

#### PERSONNEL DES FOYERS DES VICTIMES DE GUERRE

**Adoption sans débat d'une proposition de résolution.**

**M. le président.** L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 36 du règlement, de la proposition de résolution de M. Touchard et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à titulariser le personnel des foyers des victimes de guerre (n° 11772, 12227).

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la proposition de résolution.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la proposition de résolution.*)

**M. le président.** Je donne lecture de la proposition de résolution:

« L'Assemblée nationale invite le Gouvernement à titulariser le personnel des « Foyers des victimes de guerre ».

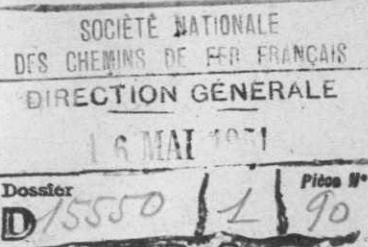
Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*La proposition de résolution, mise aux voix, est adoptée.*)

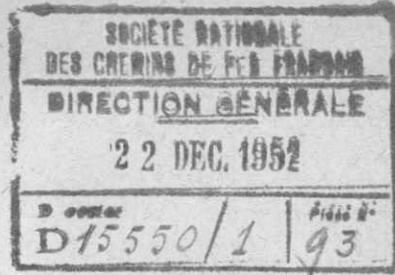
— 15 —

#### SECURITE SOCIALE DANS LES MINES

**Adoption sans débat d'une proposition de loi.**



*M 20 = 12-X-52*



**Décret n° 52-1142 du 11 octobre 1952 modifiant l'article 85 du décret n° 730 du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.**

Le président du conseil des ministres, ministre des finances et des affaires économiques,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du secrétaire d'Etat aux affaires économiques,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et notamment l'article 21, alinéa 1<sup>er</sup>, de cette loi;

Vu le décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local;

Le conseil d'Etat entendu,

**Décrète :**

Art. 1<sup>er</sup>. — L'article 85 du décret du 22 mars 1942 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Aucun erieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne peut être admis à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département et, dans les trains, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

« Sont toutefois dispensées de l'autorisation préfectorale les personnes ou sociétés qui exercent leur profession sur des emplacements concédés par la Société nationale des chemins de fer français en vertu d'une convention approuvée par arrêté du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, dans laquelle sont précisées les activités ainsi autorisées.

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

Art. 2. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 octobre 1952.

ANTOINE PINAY.

Par le président du conseil des ministres, ministre des finances et des affaires économiques :

*Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,*  
ANDRÉ MORICE.

*Le secrétaire d'Etat aux affaires économiques,*  
TONY RÉVILLON.

DOSSIER

## EXTRAIT

47

SOCIÉTÉ NATIONALE	DES CHEMINS DE FER	du GOUVERNEMENT
DIRECTION GÉNÉRALE		
10 AOUT 1959		
Doc. 15550 / 1	Pièce N°	100

Journal Officiel de la République Française  
du 7 juillet 1959

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Décret du 30 juin 1959 modifiant l'article 85 du décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics et des Transports,

Vu le décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local et, notamment, son article 85 ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er - L'article 85, 1er alinéa, du décret du 22 mars 1942 est remplacé par les dispositions suivantes :

"Aucun propriétaire, directeur ou gérant d'une exploitation commerciale ou de distribution d'objets quelconques ne peut être admis à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du Préfet du département .....

(Le reste de l'alinéa sans changement).

Art. 2 - Le Ministre des Travaux Publics et des Transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à PARIS, le 30 juin 1959  
Michel DEBRE

Par le Premier Ministre :  
Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports,  
Robert BURON

de DOSSIER

7-0-22-1-60

SOCIÉTÉ NATIONALE	
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION	LE
11 MARS 1960	
Document	Pièce N°
15550	1 102

Décret n° 60-72 du 15 janvier 1960 portant application de la loi n° 55-1032 du 4 août 1955 modifiant et complétant l'article 65 du livre II du code du travail en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre du travail et du ministre des travaux publics et des transports,

Vu la loi n° 55-1032 du 4 août 1955 modifiant et complétant l'article 65 du livre II du code du travail ;

Vu l'article 65 du livre II du code du travail ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et les textes subséquents, et notamment le décret du 22 mars 1942 pris pour son application,

Le Premier ministre, *15550/1. p<sup>e</sup> 59-*  
Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — La Société nationale des chemins de fer français est soumise, selon la procédure fixée par l'article 2 ci-après, aux dispositions du chapitre 1<sup>er</sup> du titre II du livre II du code du travail et des règlements pris en application de l'article 67 du même livre.

Art. 2. — Les conditions d'application des dispositions visées au précédent article feront l'objet d'un règlement établi par la Société nationale ; ce règlement sera soumis à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports, qui devra recueillir l'accord du ministre du travail.

Art. 3. — Le ministre du travail et le ministre des travaux publics et des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 15 janvier 1960.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre :

Le ministre des travaux publics et des transports,

ROBERT BURON.

Le ministre du travail,

PAUL BACON.

*d*  
DOSSIER

## MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Décret n° 60-274 du 25 mars 1960 modifiant l'article 74 du décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports,

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

Vu le décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, et notamment son article 74 ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — L'article 74 du décret susvisé du 22 mars 1942 est complété par un 11<sup>e</sup> rédigé comme suit :

« 11<sup>e</sup> De faire usage, dans les voitures, dans les salles d'attente, sur les quais ou dans les dépendances des gares accessibles aux voyageurs et aux autres usagers, d'appareils ou instruments sonores ».

(Le reste de l'article sans changement.)

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 mars 1960.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre :

Le ministre des travaux publics et des transports,

ROBERT BURON.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GENERALE	
31 MARS 1960	
Dossier	Pièce N°
D 15550/1	103

SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
DIRECTION GÉNÉRALE  
- 3 NOV. 1961

Dossiers

15550/1

Pièce N°  
106

LOIS ET DECRETS DU I-III-61. (N° 257)

**LOI n° 61-1174 du 31 octobre 1961 rendant applicables les articles 12 à 27 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer à certaines entreprises de transport public (1).**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

*Article unique.* — Les dispositions des articles 12 à 27 de la loi du 15 juillet 1845 modifiée, relative à la police des chemins de fer, sont étendues aux chemins de fer funiculaires ou à crémaillère non soumis au régime des voies ferrées d'intérêt local, aux trolleybus, aux téléphériques ainsi qu'à tous autres moyens de transport terrestre en commun qui sont assujettis le long de leur parcours à suivre une voie ou une ligne suspendue destinée à supporter ou à halter les véhicules ou les personnes, dans tous les cas où ces moyens de transport sont ouverts au public.

Ces dispositions sont applicables au concessionnaire, au fermier et à tout exploitant quelle que soit la nature juridique de l'exploitation.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 31 octobre 1961.

C. DE GAULLE.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

MICHEL DEBRÉ.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,  
BERNARD CHENOT.

Le ministre de l'intérieur,

ROGER FREY.

Le ministre des travaux publics et des transports,  
ROBERT BURON.

Loi n° 61-1174

TRAVAUX PRÉPARATOIRES (1)

Sénat :

Projet de loi n° 162 (1960-1961).

Rapport de M. Bertrand, au nom de la commission des affaires économiques et du plan, n° 203 (1960-1961) ;

Discussion et adoption le 16 mai 1961.

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté par le Sénat (n° 1493) ;

Rapport de M. Grussenmeyer, au nom de la commission de la production (n° 1334) ;

Adoption, sans débat, le 20 octobre 1961.

15550/1

M. le Directeur Général

N° 1301

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DEUXIÈME LÉGISLATURE

DEUXIÈME SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée Nationale le 2 mars 1965.

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 avril 1965.

## PROJET DE LOI

*modifiant et complétant les articles 16 et 21  
de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer,*

(Renvoyé à la Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une Commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

### PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. GEORGES POMPIDOU,

Premier Ministre,

PAR M. JEAN FOYER,

Garde des Sceaux, Ministre de la Justice.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'article 16 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer punit de la réclusion criminelle à temps de cinq ans à dix ans « Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails. »

Le même texte dispose que s'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et dans le second, de la peine de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

L'expérience a révélé qu'il n'était pas logique de punir des mêmes peines criminelles à la fois celui qui détruit volontairement une voie ferrée pour faire dérailler les trains et celui qui entrave seulement la circulation des convois en plaçant sur la voie ferrée des pierres ou des objets qui peuvent faire obstacle au passage des trains.

Afin d'éviter aux auteurs de ces infractions d'entrave à la circulation ferroviaire une comparution devant la Cour d'Assises, des poursuites ont été engagées contre eux du chef de l'article 21 de la loi précitée, modifié par l'article 26 de l'ordonnance n° 58-1297 du 23 décembre 1958.

Ce texte dispose que « les infractions aux dispositions concernant l'intégrité des voies ferrées, de leurs accessoires et dépendances, et la circulation des convois, prévues par les décrets portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer et par les arrêtés préfectoraux approuvés par le Ministre chargé des Transports pour l'exécution desdits décrets, seront punies d'une amende de 1.000 F à 10.000 F.

« En cas de récidive, l'amende sera portée au double et un emprisonnement de un mois à trois mois pourra en outre être prononcé. »

Mais cette solution n'est pas satisfaisante.

En effet, ledit article 21 ne concerne normalement que des infractions mineures prévues par divers textes réglementaires, notamment le décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et local, dont l'article 73-4<sup>e</sup> fait défense à toute personne de « troubler ou entraver par des signaux faits en dehors du service, ou de toute autre façon, la mise en marche ou la circulation des trains ».

Les peines prévues à l'article 21, qui sont suffisantes pour réprimer des infractions à des dispositions réglementaires, paraissent trop faibles lorsqu'il s'agit de sanctionner le fait de mettre obstacle à la circulation des trains.

Il est donc apparu nécessaire d'incriminer ce fait par une disposition spéciale et de prévoir pour sa sanction des peines correctionnelles d'amende et d'emprisonnement.

Aussi a-t-il été envisagé de modifier la rédaction de l'article 16 de la loi du 15 juillet 1845 afin que ce texte contienne désormais deux catégories de dispositions bien distinctes : les unes relatives au fait de détruire ou déranger la voie ferrée, infraction punie de peines criminelles, les autres relatives au fait d'entraver par un moyen quelconque la circulation des trains.

Il est apparu souhaitable, en vue d'assurer l'harmonisation des législations, de réprimer l'infraction ainsi définie de peines semblables à celles qui sont prévues à l'article L 7 du Code de la route en matière d'entrave à la circulation routière.

Il est en conséquence proposé de donner aux juridictions répressives la faculté d'infliger aux personnes qui auront commis ladite infraction ou

qui auront tenté de la commettre, soit une peine d'emprisonnement de trois mois à deux ans et une amende de 1.000 F à 20.000 F, soit l'une de ces deux peines seulement.

Il est prévu, en outre, qu'en cas de récidive ces peines pourront être portées au double et qu'en cas de flagrant délit les auteurs des infractions pourront être poursuivis selon la procédure spéciale prévue par le Code de procédure pénale.

\*\*\*

Par ailleurs, une légère modification a été apportée à la rédaction de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Les mots « s'il y a lieu » ont été ajoutés après les mots « arrêtés préfectoraux approuvés », afin que des poursuites puissent être exercées et des condamnations prononcées dans les cas où l'arrêté préfectoral ne doit pas faire l'objet d'une approbation par le Ministre des Travaux publics et des Transports. La même formule se trouve à l'article 93 du décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Tels sont les objets du présent projet de loi.

## PROJET DE LOI

**Le Premier Ministre,**

Sur le rapport du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, du Ministre de l'Intérieur et du Ministre des Travaux publics et des Transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

### **Décrète:**

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des Ministres, après avis du Conseil d'Etat, sera présenté à l'Assemblée Nationale par le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

#### **Article premier.**

L'article 16 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est remplacé par les dispositions suivantes :

« Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie ferrée ou employé un moyen quelconque de nature à faire dérailler les trains ou provoquer leur collision sera puni de la réclusion criminelle à temps de cinq à dix ans.

« S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

« Quiconque aura, en vue d'entraver ou de gêner la circulation des trains, placé ou tenté de placer sur la voie ferrée un objet faisant obstacle au passage des trains ou aura employé ou tenté d'employer un moyen quelconque pour y mettre obstacle ou gêner leur circulation sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 1.000 F à 20.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, les peines prévues au présent alinéa pourront être portées au double. Au cas de flagrant délit, les dispositions des articles 71 et 393 à 397 du Code de procédure pénale seront applicables. »

Art. 2.

L'article 21, alinéa premier, de la loi précitée du 15 juillet 1845 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les infractions aux dispositions concernant l'intégrité des voies ferrées, de leurs accessoires et dépendances, et la circulation des convois, prévues par les décrets portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer et par les arrêtés préfectoraux approuvés, s'il y a lieu, par le Ministre chargé des Transports pour l'exécution desdits décrets seront punies d'une amende de 1.000 F à 10.000 F. »

Fait à Paris, le 2 mars 1965.

*Signé : GEORGES POMPIDOU.*

Par le Premier Ministre :

Le Garde des Sceaux,  
Ministre de la Justice,

*Signé : JEAN FOYER.*

Le Ministre de l'Intérieur,

*Signé : ROGER FREY.*

Le Ministre des Travaux publics  
et des Transports,

*Signé : MARC JACQUET*

J. O. du 26 Janvier 68

MINISTÈRE DES TRANSPORTS	DECRET N° 68-74		
DU 19 JANVIER 1968			
PORTANT MODIFICATION DE L'ARTICLE 31 DU			
DÉCRET DU 22 MARS 1942			
PORTANT RÈGLEMENT D'ADMINISTRATION			
PUBLIQUE SUR LA POLICE, LA SÛRETÉ ET L'EXPLOITATION DES VOIES			
FERRÉES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL ET D'INTÉRÊT LOCAL.			
Dossier	15550	1	-

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Décret n° 68-74 du 19 janvier 1968 modifiant l'article 31 du décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et notamment son article 21 ;

Vu le décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, et notamment son article 31 ;

Vu le décret n° 63-766 du 30 juillet 1963, et notamment son article 21 (avant-dernier alinéa) ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

### Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le deuxième alinéa de l'article 31 du décret susvisé du 22 mars 1942 est complété comme suit :

« Toutefois, sur ces mêmes lignes, l'exploitant peut recevoir l'autorisation, dans les conditions prévues aux règlements relatifs au service visés à l'article 72 ci-après, de ne faire accompagner les trains que par un seul agent assumant notamment les fonctions de mécanicien, à condition que ces trains comportent à la fois un équipement permettant leur conduite automatique et le dispositif spécial défini à l'article 30 précédent. Dans certains cas prévus aux règlements précités, l'autorisation peut être accordée à la seule condition que les trains concernés comportent ce même dispositif spécial. Le type de l'équipement de conduite automatique doit être agréé par le ministre chargé des transports, quel que soit le statut des voies ferrées considérées. »

(Le reste de l'article sans changement.)

Art. 2. — Le ministre des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 19 janvier 1968.

GEORGES POMPIDOU.

Par le Premier ministre :

Le ministre des transports,

JEAN CHAMANT.

o/

1983

2 AOUT 1973

0.15550/1

3 AOUT 1973

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

ÉTUDES JURIDIQUES ET CONTENTIEUX, 45, Rue Saint-Lazare, Paris (9<sup>e</sup>)

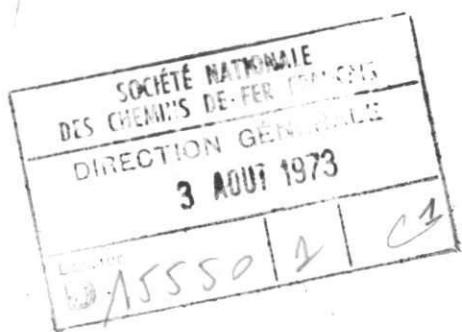
874-29-94

R. C. Paris 55-B-4944

C. C. P. Paris 9191-49

N/réf.: EJ

PARIS, le 31 Juillet 1973



*Copie*  
**DOSSIER**

NOTE

pour Monsieur GENTIL  
Directeur Général Adjoint

J'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir trouver sous ce pli copie de la lettre que m'a adressée M. le Chef du Service des Chemins de fer au sujet de la modification de l'article 10 du projet de décret portant règlement d'administration publique sur la police et la sécurité de l'exploitation des voies ferrées composant le réseau de la S.N.C.F. et de l'adjonction de deux nouveaux articles (11 et 12) à insérer entre les articles 10 et 11 de ce projet.

Au cours d'une Table Ronde qui s'est tenue le 15 janvier dernier, M. le Président a décidé de demander à M. le Directeur du Personnel d'examiner et de mettre au point les trois articles en cause en liaison avec les organisations syndicales.

A ce jour, je n'ai pas été informé des propositions de textes établies par M. le Directeur du Personnel.

LE DIRECTEUR,

*S. Cuvillier*

3.8.73  
Original adressé à:

*P*  
*On en parle*  
*mais pas*  
*pas en 18*  
*G. Gentil*

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS  
—  
DIRECTION DES TRANSPORTS  
TERRESTRES  
—  
SERVICE  
DES CHEMINS DE FER

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII<sup>e</sup>)  
TÉLÉPHONE : 325-24-63

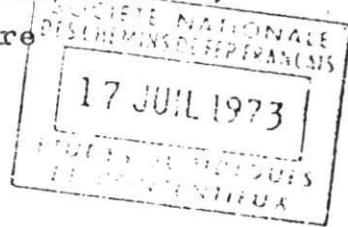
PARIS, LE 13 JUIL. 1973

Monsieur le Directeur Général  
de la Société Nationale des Chemins de fer français

(Etudes juridiques et Contentieux)

88, rue Saint-Lazare

75 - PARIS 9<sup>e</sup>mo



O B J E T : Projet de décret, modifiant le décret du 22 mars 1942, portant règlement d'administration publique sur la police et la sécurité de l'exploitation des voies ferrées composant le réseau de la S.N.C.F.

REFERENCE : Ma lettre du 21 juin 1972.

Par lettre visée en référence, je vous ai donné mon accord définitif aux modifications au projet de décret relatif à la police et à la sécurité de l'exploitation des voies ferrées composant le réseau de la S.N.C.F.

Par la suite, il a été décidé, sur votre demande de modifier la rédaction de l'article 10 relatif à l'équipement des trains en personnel et de compléter ces dispositions par deux articles nouveaux (11 et 12) à inclure entre les articles 10 et 11 de ce projet.

Pour me permettre de saisir de ce projet le Conseil d'Etat, je vous serais très obligé de bien vouloir me soumettre dès que possible la rédaction, adoptée par vos services, pour ces trois articles.

*Le Chef du Service des Chemins de Fer,*

Christian MALAURIE

CA

1975

D-15550/1

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER	
PARIS	
DIRECTEUR GÉNÉRAL	
17 SEP. 1975	
Dossier	
15550	1

N° 500

M. HUTTER

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 30 juin 1975.  
Enregistré à la Présidence du Sénat le 28 août 1975.

## PROJET DE LOI

complétant l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845  
sur la police des chemins de fer,

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. JACQUES CHIRAC,  
Premier Ministre,

PAR M. MARCEL CAVAILLÉ,  
Secrétaire d'Etat aux Transports,

PAR M. MICHEL PONIATOWSKI,  
Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur,

PAR M. JEAN LECANUET,  
Garde des Sceaux, Ministre de la Justice.

PAR M. JEAN-PIERRE FOURCADE,  
Ministre de l'Economie et des Finances,

PAR M. YVON BOURGES,  
Ministre de la Défense,

PAR M. ROBERT GALLEY,  
Ministre de l'Equipement,

(Renvoyé à la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

Société nationale des chemins de fer français. — Circulation automobile. - Code de la route.

cl

## EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares de la S. N. C. F. ne sont pas régis par le Code de la route mais par des arrêtés pris par les préfets en application de l'article 6 du décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et local. Les infractions à ces arrêtés, comme d'ailleurs toutes les infractions à la police des chemins de fer, sont constatées suivant les modalités fixées par l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845.

Cette législation n'est plus adaptée à la situation actuelle, en particulier à Paris et dans les grandes villes. De toutes les personnes énumérées à l'article 23 de la loi précitée, ce sont les agents assermentés de la S. N. C. F. qui, en pratique, interviennent le plus souvent. Or, ces agents sont également appelés à d'autres tâches et il n'est pas possible d'accroître considérablement leur nombre. Dans le même temps, celui des automobilistes ne cesse d'augmenter. Les infractions se multiplient et engendrent le désordre. Dans ces conditions il paraît souhaitable de pouvoir appliquer les dispositions du Code de la route en ce qui concerne la constatation des infractions.

La transposition des règles du Code de la route permettrait de faire bénéficier la S. N. C. F. du concours des personnels de la police spécialement habilités à relever les infractions de stationnement et d'appliquer la procédure simplifiée de l'amende forfaitaire, ainsi que les dispositions prévues pour la mise en fourrière des véhicules. Les gardes champêtres des communes rurales pourraient éventuellement constater les infractions.

Ce résultat ne peut être obtenu qu'en complétant l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845.

Tel est l'objet du présent projet de loi.

## PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur, du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre de la Défense, du Ministre de l'Equipement et du Secrétaire d'Etat aux Transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décrète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Secrétaire d'Etat aux Transports qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

L'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est complété ainsi qu'il suit :

« Les contraventions aux dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront être constatées également par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officiers de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, gradés, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres.

« En outre, les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement.

« En ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique. »

Fait à Paris, le 26 août 1975.

*Signé : JACQUES CHIRAC.*

Par le Premier Ministre :

Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur,  
*Signé : MICHEL PONIATOWSKI.*

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,  
*Signé : JEAN LE CANUET.*

Le Ministre de l'Economie et des Finances,  
*Signé : JEAN-PIERRE FOURCADE.*

Le Ministre de la Défense,  
*Signé : YVON BOURGES.*

Le Ministre de l'Equipment,  
*Signé : ROBERT GALLEY.*

Le Secrétaire d'Etat aux Transport,  
*Signé : MARCEL CAVAILLÉ.*

2. 15550/1

M. DUPUY

N° 500

# SENAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 30 juin 1975.  
Enregistré à la Présidence du Sénat le 28 août 1975.

## PROJET DE LOI

complétant *l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845  
sur la police des chemins de fer,*

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. JACQUES CHIRAC,  
Premier Ministre,

PAR M. MARCEL CAVAILLÉ,  
Secrétaire d'Etat aux Transports,

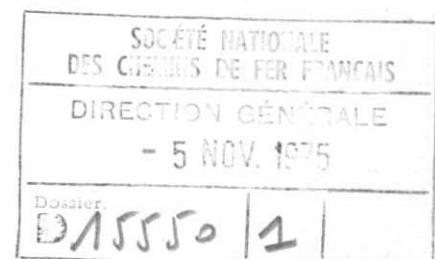
PAR M. MICHEL PONIATOWSKI,  
Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur,

PAR M. JEAN LECANUET,  
Garde des Sceaux, Ministre de la Justice.

PAR M. JEAN-PIERRE FOURCADE,  
Ministre de l'Economie et des Finances,

PAR M. YVON BOURGES,  
Ministre de la Défense,

PAR M. ROBERT GALLEY,  
Ministre de l'Equipement,



(Renvoyé à la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

## EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares de la S. N. C. F. ne sont pas régis par le Code de la route mais par des arrêtés pris par les préfets en application de l'article 6 du décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et local. Les infractions à ces arrêtés, comme d'ailleurs toutes les infractions à la police des chemins de fer, sont constatées suivant les modalités fixées par l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845.

Cette législation n'est plus adaptée à la situation actuelle, en particulier à Paris et dans les grandes villes. De toutes les personnes énumérées à l'article 23 de la loi précitée, ce sont les agents assermentés de la S. N. C. F. qui, en pratique, interviennent le plus souvent. Or, ces agents sont également appelés à d'autres tâches et il n'est pas possible d'accroître considérablement leur nombre. Dans le même temps, celui des automobilistes ne cesse d'augmenter. Les infractions se multiplient et engendrent le désordre. Dans ces conditions il paraît souhaitable de pouvoir appliquer les dispositions du Code de la route en ce qui concerne la constatation des infractions.

La transposition des règles du Code de la route permettrait de faire bénéficier la S. N. C. F. du concours des personnels de la police spécialement habilités à relever les infractions de stationnement et d'appliquer la procédure simplifiée de l'amende forfaitaire, ainsi que les dispositions prévues pour la mise en fourrière des véhicules. Les gardes champêtres des communes rurales pourraient éventuellement constater les infractions.

Ce résultat ne peut être obtenu qu'en complétant l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845.

Tel est l'objet du présent projet de loi.

## PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur, du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre de la Défense, du Ministre de l'Equipement et du Secrétaire d'Etat aux Transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décrète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Secrétaire d'Etat aux Transports qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### Article unique.

L'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est complété ainsi qu'il suit :

« Les contraventions aux dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront être constatées également par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officiers de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, gradés, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres.

« En outre, les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement.

« En ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique. »

Fait à Paris, le 26 août 1975.

*Signé : JACQUES CHIRAC.*

Par le Premier Ministre :

Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur,  
*Signé : MICHEL PONIATOWSKI.*

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,  
*Signé : JEAN LECANUET.*

Le Ministre de l'Economie et des Finances,  
*Signé : JEAN-PIERRE FOURCADE.*

Le Ministre de la Défense,  
*Signé : YVON BOURGES.*

Le Ministre de l'Equipement,  
*Signé : ROBERT GALLEY.*

Le Secrétaire d'Etat aux Transport,  
*Signé : MARCEL CAVAILLÉ.*

DIS550/1

M. HUTTER

N° 25

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 octobre 1975.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1), sur le projet de loi complétant l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer,*

Par M. Edgar TAILHADES,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi tend à compléter l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

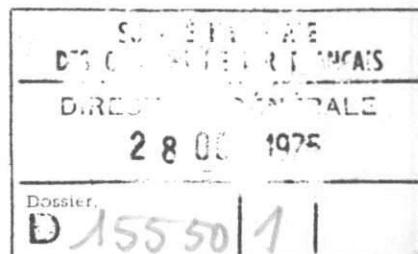
Cet article prévoit notamment que les crimes, délits ou contraventions énumérés par les titres premier et III de la loi, concernant les mesures relatives à la conservation ou à la sûreté des chemins de fer, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés par

(1) *Cette commission est composée de : MM. Léon Jozeau-Marigné, président ; Marcel Champeix, Baudouin de Hauteclercque, Jean Sauvage, Jean Auburtin, vice-présidents ; Louis Namy, Jacques Pelletier, Louis Virapouillé, secrétaires ; Jean Bac, René Ballayer, Roger Boileau, Pierre Bouneau, Philippe de Bourgoing, Pierre Carous, Félix Ciccolini, Charles de Cuttoli, Etienne Dailly, Jacques Eberhard, Yves Estève, Henri Fréville, Jean Geoffroy, François Giacobbi, Jean-Marie Girault, Paul Guillard, Léopold Heder, Pierre Jourdan, Pierre Marcilhacy, James Marson, André Mignot, Jean Nayrou, Marcel Nuninger Guy Petit, Hubert Peyou, Maurice Pic, Paul Pillet, Pierre Schiélé, Edgar Tailhades Jacques Thyraud.*

Voir le numéro :

Sénat : 500 (1974-1975).

Société nationale des chemins de fer français. — Circulation automobile.



les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'Administration et dûment assermentés.

Ces dispositions servent de base juridique, non seulement pour la constatation des infractions en matière de police des chemins de fer mais également pour la constatation des infractions aux arrêtés préfectoraux réglementant la circulation, l'arrêt ou le stationnement des véhicules dans les cours des gares de la S. N. C. F., pris en application de l'article 6 du décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sécurité et l'exploitation des voies ferrées.

Il s'ensuit qu'en l'état actuel de ces textes les infractions précitées ne peuvent être, dans la pratique, constatées que par les agents assermentés de la S. N. C. F.

Or, l'accroissement du nombre des voyageurs, d'une part, l'accroissement du nombre des automobilistes, d'autre part, entraînent au moins aux jours ou heures de grande affluence un certain désordre dans les cours de gare, désordre que connaissent bien tous ceux qui ont l'occasion de prendre le train.

Le présent projet de loi tend à simplifier la constatation des contraventions en matière de circulation, d'arrêt et de stationnement des véhicules dans les cours de gare, en prévoyant, par une adjonction à l'article 23 de la loi de 1845, d'une part, que ces infractions peuvent être constatées également par certains fonctionnaires de gendarmerie ou de police ainsi que par les gardes champêtres, autorisant, d'autre part, les auxiliaires contractuels de police à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement, et étendant enfin aux cours de gare certaines dispositions applicables aux infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique : ces dispositions concernent les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules.

Ce projet de loi devrait entraîner sinon une disparition totale des infractions commises par les automobilistes dans les cours de gare, du moins une diminution de leur nombre.

Votre Commission des Lois vous propose donc de l'adopter sans modification.

## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur.	Texte du projet de loi.	Propositions de la commission.
Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.	Article unique.	Article unique.
Art. 23.	L'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est complété ainsi qu'il suit :  « Les contraventions aux dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront être constatées également par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officiers de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, gradés, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres.	Sans modification.
Les crimes, délits ou contraventions prévus par les titres I <sup>er</sup> et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, les conducteurs, gardes-mine, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'Administration et dûment assermentés.	« En outre, les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement.	
Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.	« En ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité péquinaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique. »	
Au moyen du serment prêté devant le tribunal de grande instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.		

## PROJET DE LOI

*(Texte présenté par le Gouvernement.)*

### Article unique.

L'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est complété ainsi qu'il suit :

« Les contraventions aux dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront être constatées également par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officiers de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, gradés, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres.

« En outre, les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement.

« En ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique. »