

ARTICLE 24

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge de la Compagnie.

ARTICLE 25

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

ARTICLE 26

Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

ARTICLE 27

Voir plus loin (art. 32 du projet)

ARTICLE 28

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs Commissaires que l'Administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'Administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la Compagnie pourra mettre les dites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

ARTICLE 18

Si la ligne de chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, lors de la construction du chemin de fer, et tous les dommages résultant, à la même époque, de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge du chemin de fer, sauf toutefois lorsque les parties de la concession minière traversées par le chemin de fer ne seront pas exploitées ou ne se trouveront pas dans le prolongement de filons déjà attaqués.

ARTICLE 19

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins de la Société Nationale.

ARTICLE 20

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la Société Nationale, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs Commissaires que l'Administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'Administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la Société Nationale pourra mettre les dites parties en service, et y percevoir les taxes ci-après autorisées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

ARTICLE 18

Il a été introduit dans la rédaction du second alinéa du type des précisions conformes d'ailleurs à la jurisprudence récente (arrêts du Conseil d'Etat du 12 juillet 1927. Mines de Genest, et du 2 mars 1932, Mines de Joudreville), d'après laquelle les consolidations et dommages auxquels est tenu le chemin de fer à l'égard d'une concession minière préexistante se limitent à ceux qui se présentent au moment de la construction de la ligne, et seulement lorsque les parties traversées par le chemin de fer sont bien exploitées, le droit commun jouant pour le surplus.

En outre, les dépenses prévues sont indiquées comme devant être mises à la charge, non du concessionnaire, mais du chemin de fer (voir art. 22 ci-après du projet).

ARTICLE 19

L'indication d'après laquelle les consolidations sont effectuées aux frais de la Société Nationale a été supprimée, l'article 22 du projet traitant la question.

L'article 26 du type a paru devoir être supprimé. Cet article ne traite, en effet, que du travail des dimanches et jours fériés alors qu'il existe actuellement une législation du travail beaucoup plus complète (repos hebdomadaire, durée du travail, maladies professionnelles, assurances sociales, congés payés) qui s'impose à la Société Nationale comme, le cas échéant, à ses entrepreneurs, sans qu'il soit besoin de le spécifier dans le Cahier des Charges.

L'article 27 du type, applicable aussi bien aux lignes déjà exploitées qu'aux lignes à construire, a été reporté au § 4 (art. 32 du projet).

ARTICLE 20

Le mot "déterminées" a été remplacé par "autorisées" pour tenir compte de la nouvelle présentation de l'article 42 du type (38 du projet ci-après) qui se borne à poser le principe des taxes sans en fixer le taux.

ARTICLE 29

Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'Administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la Compagnie et déposée dans les archives du Ministère.

.....(voir plus loin la fin de l'article, - article 24 du projet).....

ARTICLE 21

Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'Administration, la Société Nationale fera faire un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée et déposée dans les archives du Ministère.

ARTICLE 22

Les dépenses résultant pour chaque ligne des dispositions du premier alinéa de l'article 13, des deux premiers alinéas de l'article 15 et des articles 19 et 23 du présent Cahier des Charges, comme les dépenses mises à la charge du chemin de fer par le second alinéa de l'article 18, seront portées au compte d'établissement de cette ligne.

§ 3 - Dispositions spéciales aux lignes construites ou en construction

ARTICLE 23

Les conditions de tracé et de construction des lignes qui sont actuellement en exploitation ou en construction continueront à être fixées par les dispositions des projets approuvés, qui se substituent, le cas échéant, aux dispositions correspondantes du paragraphe 2 du Titre I du présent Cahier des Charges.

Sauf nouvelles dispositions qui viendraient à être prescrites par l'Administration, la Société Nationale entendue ou sur sa proposition, les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourra être nécessaire d'établir ultérieurement sur chacune de ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour la même ligne.

ARTICLE 21

Le dernier alinéa de l'article 29 du type, s'appliquant à des travaux complémentaires ou de parachèvement, a été disjoint et reporté au § 3 ci-après (art. 24 du projet).

En outre, on a supprimé la disposition relative à la prise en charge par la Société Nationale des frais résultant de cet article (voir art. 22 ci-après).

ARTICLE 22

Les articles 13 (1er alinéa), 15 (2 premiers alinéas), 19 et 21 du projet prévoient des dépenses qui, dans le texte du type, étaient mises à la charge du concessionnaire; il en était de même des dépenses visées à l'article 18 du projet. Ces dispositions ayant été disjointes, il n'a paru nécessaire de régler la question par un article spécial (art. 22 du projet) qui dispose que ces dépenses seront portées au compte d'établissement de la ligne intéressée, formule générale qui réserve les diverses modalités de financement susceptibles de se présenter.

§3- ARTICLE 23

Cet article, qui ne figure pas dans le type, s'inspire de l'article 16bis des Cahiers des Charges actuels des diverses Compagnies, lequel régit les conditions dans lesquelles sont et demeurent déterminées, pour les lignes déjà construites ou en construction, les caractéristiques du profil en travers, du tracé et du profil en long, des passages inférieurs ou supérieurs, des routes modifiées à la traversée du chemin de fer, et des ouvrages nécessaires à l'écoulement des eaux et des souterrains.

La disposition du 2ème alinéa de l'article 16bis a, par ailleurs, été légèrement modifiée dans sa forme, pour permettre l'adoption sur chacune des lignes en question, en cas d'exécution de nouveaux travaux, de caractéristiques différentes des caractéristiques primitives de la ligne, lorsque la situation le justifiera.

"Article 16bis des Cahiers des Charges actuels des diverses Compagnies:

"Les articles 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 ci-dessus, relatifs aux conditions d'établissement du chemin de fer, ne s'appliquent pas aux voies, travaux et ouvrages d'art des lignes qui sont actuellement en exploitation ou en construction, et pour lesquelles les dispositions des projets approuvés sont maintenues.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourra être nécessaire d'établir ultérieurement sur ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour les mêmes lignes";

ARTICLE 29 (dernier alinéa)

..... (Voir plus haut le début de l'article, art. 21 du projet).

Les terrains acquis par la Compagnie postérieurement au bornage général en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu au fur et à mesure de leur acquisition à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

ARTICLE 3

Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'Administration Supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du Ministre qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du Ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'Administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'Administration Supérieure.

ARTICLE 24

Les terrains acquis par la Société Nationale postérieurement au bornage général prescrit par l'article 21 ci-dessus, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral prévu à l'article 21.

Addition sera également faite sur l'atlas prévu au dit article 21 de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

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

§ 4 - Dispositions communes à l'ensemble des lignes.

ARTICLE 25

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du Chemin de fer et de ses dépendances qu'avec l'autorisation de l'Administration Supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du Ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire les modifications nécessaires pour satisfaire tant aux obligations résultant du présent cahier des charges qu'aux nécessités de la sécurité de l'exploitation et de l'hygiène des voyageurs et du personnel des chemins de fer; l'une de ces expéditions sera remise à la Société Nationale avec le visa du Ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'Administration.

A défaut de décision dans le délai de trois mois, les projets soumis à l'Administration seront réputés approuvés et la Société Nationale pourra en poursuivre l'exécution.

Avant comme pendant l'exécution, la Société Nationale aura la faculté de proposer aux dispositions des projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; ces modifications seront présentées, examinées et approuvées dans les mêmes conditions que les projets primitifs.

ARTICLE 26

Les travaux complémentaires dont le montant doit être imputé au compte de premier établissement feront l'objet de projets indiquant les principes et les grandes lignes des travaux à exécuter; ces projets seront soumis au Ministre des Travaux Publics et approuvés dans les conditions prévues à l'article 24 ci-dessus. La Société Nationale exécutant ensuite les projets et en réglant les modalités de détail, dans la limite des dispositions approuvées et de la dépense totale autorisée.

ARTICLE 24

Cette partie de l'article 29 du type, qui en a été extraite pour les raisons indiquées plus haut à propos de l'article 21 du projet, est reproduite avec une légère retouche de forme nécessitée par la séparation de cet alinéa du reste de l'article, et avec adjonction d'une clause disposant que les dépenses correspondantes s'ajouteront aux dépenses d'acquisition des terrains ou d'exécution des ouvrages et recevront la même imputation (classe parallèle à celle de l'article 22 du projet).

Les dispositions groupées dans ce paragraphe sont celles des articles 3, 13 (et dernier membre de phrase de 14) 18, 20, 22, 23, et 27 du type, relatifs à l'approbation des projets, aux passages à niveau, aux matériaux des ouvrages, à la clôture du chemin de fer, à l'expropriation et à l'occupation temporaire, aux travaux mixtes et au contrôle des travaux.

§ 4 - ARTICLES 25 et 26

La modification de l'article 3 du type a été prévue par le décret-loi et la convention du 31 août 1937; elle a pour objet, compte tenu de la nature de la Société Nationale et de la présence des représentants de l'Etat et du Commissaire du Gouvernement tant au Conseil d'Administration qu'au Comité de Direction de la Société, de permettre des économies non négligeables par la simplification et l'accélération de la procédure d'approbation des projets techniques concernant tant la construction des lignes nouvelles que les travaux complémentaires ou de parachèvement.

En ce qui concerne les travaux de lignes nouvelles (art. 25) il a paru tout d'abord opportun de préciser l'objet des modifications que le Ministre des Travaux Publics peut apporter aux projets, le texte du type paraissant laisser place à l'arbitraire le plus absolu; d'autre part, il a été indiqué, pour éviter des retards excessifs, que l'approbation des projets est réputée acquise à défaut d'observation dans le délai de trois mois, délai qui paraît largement suffisant pour permettre au besoin l'exécution par les fonctionnaires locaux des études matérielles détaillées sur le terrain que l'Administration jugerait nécessaire.

En ce qui concerne les travaux complémentaires (art. 26), la rédaction proposée prévoit que les projets techniques ne seront soumis au Ministre que lorsque leur montant devra être imputé au compte de premier établissement et que ces projets n'indiqueront que les principes et les grandes lignes des travaux à exécuter, ce qui laissera la Société Nationale libre de se mouvoir dans les limites du crédit total approuvé en réglant au mieux les détails des travaux pour tenir compte, sans formalités ni délais supplémentaires, des modifications survenues au cours tant de l'instruction que de l'exécution du projet, dans les données du problème.

ARTICLE 13

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

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières: il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'Administration.

La Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration les projets-types de ces barrières.

ARTICLE 14 (suite)

(L'Administration restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause) comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Extrait de la loi du 15 juillet 1845 :

"Article 4

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

Loi du 26 mars 1897, ayant pour objet d'autoriser des dérogations à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 :

"Article 1er - Par dérogation à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, le Ministre des Travaux Publics peut, sur tout ou partie des chemins de fer d'intérêt général, dispenser d'établir ou de maintenir des clôtures fixes le long des voies ferrées et des barrières mobiles à la traversée des routes de terre peu fréquentées, toutes les fois que cette mesure lui paraît compatible avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public.

Article 2 - La dispense de clôture ne peut être accordée :

1°- Sur les lignes ou sections de lignes où circulent plus de trois trains en une heure;

2°- Dans la traversée des lieux habités;

3°- Dans les parties contigües à des chemins publics, lorsque la voie ferrée est en déblai, à niveau ou en remblai de moins de 2 mètres;

4°- Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau;

5°- Aux abords des stations, haltes ou arrêts.

ARTICLE 27

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

Sauf dérogation autorisée par le Ministre des Travaux Publics en raison des circonstances locales, le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de trente cinq (35°) degrés.

Le Ministre des Travaux Publics désignera, sur les propositions de la Société Nationale, les passages à niveau qui doivent être munis de barrières ainsi que, le cas échéant, ceux auprès desquels il doit exister une maison de garde; il fixera, d'autre part, les conditions à remplir aux passages à niveau non munis de barrières.

ARTICLE 27

Les deux premiers alinéas de l'article 13 ont été repris sans autre modification que l'addition au 2ème alinéa, de la faculté, prévue par le dernier membre de phrase de l'article 14 du type, de déroger à la clause édictée par cet alinéa, et la substitution à l'angle minimum de 45° de celui de 35°, fixé par la circulaire ministérielle du 22 Décembre 1936.

Le surplus de l'article relatif aux barrières et maisons de garde à établir aux passages à niveau, a été par contre profondément remanié, comme le prévoyaient d'ailleurs le décret-loi et la convention du 31 août 1937.

Il a été en effet reconnu depuis longtemps que les dispositions en cause, imposées à l'origine des chemins de fer, leur occasionnent dans de nombreux cas, sans raison valable, des charges abusivement onéreuses. Sans doute, la possibilité d'obtenir la dispense de barrières a-t-elle été ultérieurement prévue par la loi du 27 décembre 1880 puis par celle du 26 mars 1897 qui s'est substituée à la précédente, mais cette loi comporte des restrictions telles que l'efficacité s'en est trouvée exagérément limitée.

Au surplus, l'invention et le développement de l'automobile ont complètement modifié l'aspect de la question. Alors qu'en 1845, les véhicules routiers pouvaient, en raison de leur faible vitesse, franchir sans précaution spéciale les croisements de route, l'accroissement continu de leur vitesse, de leur nombre, de leur poids et de leur encombrement a entraîné un accroissement du nombre des accidents aux croisements ordinaires, qui a conduit les Pouvoirs Publics à appliquer sur ces points diverses méthodes de protection : annonce des croisements par une signalisation routière appropriée, dégagement de pans coupés de visibilité aux abords, création de la notion de routes à priorité, emploi de feux à indications variables interdisant alternativement la circulation sur l'une ou l'autre des routes se croisant. L'expérience de ces mesures de précaution, qui ont fait leurs preuves là où elles ont été appliquées, permet de reprendre sous un jour nouveau le problème des croisements particuliers que constituent les passages à niveau; il semble que ces derniers soient aujourd'hui dans une situation très voisine de celle des croisements routiers dont l'une des voies est à grande circulation et que l'on puisse y envisager des solutions inspirées des mêmes méthodes.

L'intérêt d'un nouvel examen est d'autant plus certain que la solution des barrières gardées s'est avérée de plus en plus inefficace et dangereuse par la sécurité trompeuse qu'elle donne aux usagers de la route, par le risque que constituent les barrières fermées sur lesquelles les voitures rapides viennent souvent se heurter avec violence, par la confiance excessive à laquelle invitent les barrières ouvertes bien que la faillibilité humaine ne permette pas de leur attribuer un véritable caractère de garantie.

Les études poursuivies en plein accord avec les représentants qualifiés de la route (Touring-Club de France) et ceux des services routiers ont conduit, notamment lors des travaux de la Commission Interministérielle présidée en 1925 - 1926 par M. WALCKENAER, à conclure que l'automobiliste, de plus en plus entraîné à observer la signalisation routière des obstacles et dangers et à respecter les règles de priorité aux croisements, est aujourd'hui en mesure de se plier à un régime de passages à niveau sans barrières, qui, appliqué déjà dans de nombreux pays (Italie, Belgique, Roumanie, Etats-Unis d'Amérique, etc...) lui apporterait, moyennant certaines conditions, une sécurité plus effective que la solution actuelle des barrières.

Sans entrer ici dans le détail des conditions à réaliser, et qui devraient comporter essentiellement l'annonce routière des passages à niveau, un champ de visibilité suffisant à leurs abords et l'obligation générale imposée à la circulation routière de réduire la vitesse aux abords des passages à niveau comme à ceux des croisements, il paraît nécessaire de remanier le Cahier des Charges type (Article 13) dans un sens tel que les barrières des passages à niveau puissent être supprimées là où ces conditions seraient remplies.

Article 3 - Pour les chemins de fer dont les projets n'ont pas encore fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, en vertu des ordonnances du 18 février 1834 ou du 15 février 1835, si le Ministre se propose d'accorder des dispenses de clôtures ou de barrières, mention en est faite dans les pièces de l'enquête.

Pour les chemins de fer déjà construits ou qui ont déjà fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, la décision ministérielle n'est rendue qu'après une instruction dans laquelle l'Administration exploitante, le Préfet et le Conseil Général du Département traversé, ainsi que le Conseil Général des Ponts et Chaussées sont appelés à donner leur avis.

Article 4 - Les dispenses accordées ont un caractère provisoire, le Ministre des Travaux Publics conservant le droit de prescrire, à toute époque et lorsqu'il le reconnaît nécessaire, l'établissement ou le rétablissement de clôtures fixes et de barrières mobiles sur toute ligne ou section de ligne.

Article 5 - La loi du 27 Décembre 1886 est abrogée (1)

(1) Cette loi comportait une première réglementation des dispenses de clôtures et de barrières.

Extrait du décret du 19 janvier 1934 :

"Dérogation aux prescriptions de la législation sur la police des Chemins de fer.

"Clôtures et barrières

Article 10 - Par dérogation aux prescriptions combinées de l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 et de la loi du 26 mars 1897 autorisant les dérogations au dit article, le Ministre des Travaux Publics peut, sur la proposition des Réseaux, autoriser la suppression des clôtures fixes le long des voies ferrées, il peut également autoriser la suppression des barrières mobiles à la traversée des routes, sous réserve des mesures à prendre en vue d'assurer la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public.

Les demandes présentées par les Réseaux sont soumises à une instruction dont les modalités sont fixées par le Ministre".

Extrait de la circulaire ministérielle du

22 décembre 1936

"..... g) Pour faciliter la rectification des routes sinueuses et à condition que les P.N. soient gardés sur place et que les voies soient sans dévers, vous pourrez ne soumettre, si vous avez obtenu à ce sujet l'accord du réseau, des propositions comportant, à titre de dérogation à l'article 13 des Cahiers des Charges des concessions de chemins de fer, la réduction à 35 degrés de l'angle de croisement voie de terre, voie de fer; vous pourrez même prévoir exceptionnellement, dans les mêmes conditions, un angle encore inférieur dans les cas particuliers où cette modification permettrait une amélioration notable de la visibilité des barrières.

C'est dans cet esprit qu'a été établi la rédaction proposée, qui ne diffère d'ailleurs pas, dans le fond, de la disposition insérée dans l'article 10 du décret d'assouplissement du 19 janvier 1934, intervenu en application de la loi du 8 juillet 1933 sauf en ce qu'elle transforme en exception l'installation des barrières qui, antérieurement demeurait la règle.

ARTICLE 18

La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

ARTICLE 20

Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie, savoir :

- 1°- Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités ;
- 2°- Sur 50 mètres de longueur, au moins de chaque côté des passages à niveau ou des stations
- 3°- Et, enfin, dans toutes les parties où l'Administration le jugerait nécessaire.

Extrait de la loi du 15 juillet 1845 :

"Article 4 - Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

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

Loi du 26 mars 1897

(Voir art. 27 du projet - art. 13 et 14 du type)

Extrait du Décret du 19 janvier 1934

"Art. 10 " (voir art. 27 du projet - art. 13 et 14 du type).

ARTICLE 28

La Société Nationale n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art; de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie, en béton, armé ou non, ou en métal, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

ARTICLE 29

L'Administration déterminera, sur la proposition de la Société Nationale, les points où le chemin de fer doit être délimité par des clôtures.

ARTICLE 28

Il a paru convenable d'ajouter au 2^e alinéa, le béton, armé ou non, à la liste des matériaux autorisés pour la construction des ouvrages d'art. et de remplacer le terme "fer" qui ne répond plus aux données techniques actuelles par le terme plus général "métal".

ARTICLE 29

La modification de cet article a été prévue par le décret-loi du 31 août 1937, de telle sorte que le caractère législatif de l'obligation de clôturer le chemin de fer (article 4 de la loi du 15 juillet 1845), d'ailleurs atténuée par les dérogations qu'ont autorisées les lois du 27 décembre 1880, puis celle du 26 mars 1897, ne constitue pas un obstacle à la suppression de cette obligation onéreuse pour le chemin de fer.

L'expérience de la route, sillonnée aujourd'hui par de nombreux véhicules mobiles en tous sens qui la parcourent à des vitesses aussi grandes que celles des trains et où cependant il n'existe aucune clôture, démontre nettement le caractère abusif de l'obligation de la clôture obligatoire du chemin de fer, où les convois sont rigoureusement dirigés par les rails.

Le sérieux intérêt financier que présenterait une suppression plus fréquente des clôtures, irréalisable actuellement en raison des restrictions excessives que comporte la loi précitée du 26 mars 1897, justifie largement la rédaction proposée; comme dans le cas de l'article 27 (13 du type) ci-dessus, cette rédaction ne fait d'ailleurs que confirmer quant au fond les dispositions de l'article 10 du décret d'assouplissement du 19 janvier 1934, mais en transformant en exception l'installation des clôtures qui est jusqu'ici demeurée la règle; elle précise par ailleurs le caractère délimitatif reconnu aux clôtures par une jurisprudence constante, et supprime la fixation de leurs dispositions par l'Administration (voir plus haut les modifications analogues apportées aux articles 7, 11 et 15 du type).

ARTICLE 21

(voir plus haut article 21 du projet)

ARTICLE 22

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc... et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de ces lois et règlements.

ARTICLE 23

Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

ARTICLE 27

Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'Administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le Conseil d'Administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra préalablement à toute exécution, obtenir de l'Assemblée Générale des actionnaires, l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un même entrepreneur, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections de ce chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'Administration auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent Cahier des Charges et, spécialement, par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

ARTICLE 30

L'entreprise étant d'utilité publique, la Société Nationale est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc.... et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de ces lois et règlements.

ARTICLE 31

Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Société Nationale sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

ARTICLE 32

Les travaux seront exécutés, par des moyens et des agents au choix de la Société Nationale, sous le contrôle et la surveillance de l'Administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Société Nationale de s'écarter des dispositions prescrites par le présent Cahier des Charges, et, éventuellement, des conditions auxquelles aurait été subordonnée l'approbation ministérielle.

Les marchés et traités passés par la Société Nationale pour l'exécution des travaux susvisés ne deviendront définitifs que dans les conditions fixées par les prescriptions réglementaires.

ARTICLE 30

Cet article a été reproduit sans changement.

ARTICLE 31

Cet article a été reproduit sans changement.

ARTICLE 32

Le projet reprend le premier alinéa du type et précise d'autre part, parallèlement aux dispositions de l'article 25 du projet (3 du type), les obligations de la Société Nationale au regard des dispositions des projets approuvés.

Le surplus du texte de l'article 27 du type, qui traite du mode de passation des marchés, est entièrement dénué et a même cessé d'être appliqué sur le Réseau de l'Etat; depuis l'arrêté du 26 décembre 1891; il doit donc être romanié, comme le prévoient d'ailleurs le décret-loi et la Convention du 31 août 1937. La nouvelle rédaction introduite à cet effet ne comporte aucune prescription relative au mode de passation des marchés, mais se borne à renvoyer aux prescriptions réglementaires applicables en la matière; il n'a en effet pas paru justifié de reproduire ces prescriptions (dispositions relatives à la Commission des Marchés) qui sont susceptibles d'évolution.

ARTICLE 31

La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

ARTICLE 32

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins:

1°- les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux;

2°- celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux et auront des banquettes rembourrées;

3°- celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitre munies soit de rideaux, soit de persiennes et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaînes de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant seront constamment entretenus en bon état.

Extrait du Décret du 19 janvier 1934
(J.O. du 20-1-34):

" Matériel roulant "

ART. 2 - Par dérogation aux dispositions de l'article 32 des cahiers des charges, le Ministre des Travaux Publics peut autoriser les réseaux à réduire le nombre des classes à prévoir dans les types de voitures à voyageurs.

ARTICLE 34

La Société Nationale sera tenue d'établir à ses frais partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité de la circulation ordinaire aux passages à niveau déterminés par l'Administration comme il est dit à l'article 27 ci-dessus.

ARTICLE 35

Les machines locomotives, les tenders, les voitures à voyageurs, les véhicules de toutes espèces, entrant dans la composition des trains, devront satisfaire aux conditions que le Ministre jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs et du personnel du chemin de fer pendant la circulation des trains et pendant leur formation.

Les machines locomotives, tenders, voitures et les véhicules de toutes espèces seront constamment entretenus en bon état.

ARTICLE 34

Corrélativement aux modifications apportées à l'article 15 du type (27 du projet) concernant les passages à niveau, il convient de modifier le dernier membre de phrase de cet article pour limiter l'obligation d'installer des gardiens aux passages à niveau au cas où l'Administration l'imposera.

D'autre part, le gardiennage de la ligne proprement dite n'est plus effectué dans la forme prévue et la partie correspondante de l'article est à supprimer.

ARTICLE 35

La modification de cet article est prévue par le décret loi et la convention du 31 août 1937. Elle porte essentiellement:

1°- sur la suppression des dispositions relatives à la distinction de trois classes de voyageurs et à la définition de ces classes;

2°- sur la suppression de la faculté donnée à l'Administration d'exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

En ce qui concerne le premier point, l'article 2 du décret d'assouplissement du 19 janvier 1934 a déjà disposé que le Ministre des Travaux Publics peut autoriser les Réseaux à réduire le nombre des classes à prévoir dans les voitures à voyageurs. La multiplicité des classes de voitures, aggravée par l'existence de divers types de places de luxe et de places couchées, est pour le chemin de fer une source d'importantes dépenses supplémentaires d'entretien, que ne justifie plus aujourd'hui la fréquentation de certaines classes, au moins dans le plus grand nombre des trains; d'autre part, les autorails dont l'emploi s'étend de plus en plus ne permettent pas le maintien de trois classes, et exigent même souvent le régime de la classe unique, dans les trains assurés avec ce matériel. La distinction des classes et les agencements à réaliser dans chaque classe semblent donc devoir se ranger parmi "les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer", sans qu'il y ait lieu de les régler spécialement dans le cahier des charges (voir plus loin à propos de l'article 39 - 42 du type -).

Pour le second point, la création de compartiments "Dames seules", que l'évolution des usages ne justifie pratiquement plus, est une source de mauvaise utilisation du matériel, qu'il paraît désirable d'éliminer dans toute la mesure du possible, en la laissant à l'appréciation de la Société Nationale.

La rédaction proposée pour cet article, qui a été considérablement simplifiée, comporte accessoirement:

a) la suppression de la clause relative à la funivité des machines, qui n'a plus un caractère général (machines électriques, moteurs à combustion interne) et peut rentrer dans l'ensemble des "conditions prescrites ou à prescrire...";

b) la suppression de la mention relative aux chaînes de poste, qui est entièrement dénuée;

c) la suppression de la clause relative à l'inscription du nombre de places dans les voitures ou compartiments, cette inscription pouvant être prescrite par le Ministre en vertu de ses pouvoirs généraux de police lorsqu'il la jugera utile.

TITRE II

Entretien et Exploitation

ARTICLE 30

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires, seront entièrement à la charge de la Compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Extrait du Décret du 19 janvier 1934
(J.O. du 20-1-1934).

"Art. 1^{er} - Par dérogation aux dispositions de l'article 30 des Cahiers des Charges:

Entretien et suppression éventuelle d'installations du chemin de fer.

Le Ministre des Travaux Publics peut autoriser les Réseaux à cesser d'entretenir, et, après enquête, à supprimer des installations du chemin de fer rendues inutiles par les transformations apportées dans l'exploitation.

Suspension du service par fer.-

Le Ministre des Travaux Publics peut autoriser les Réseaux à suspendre leur service sur une ligne ou section de ligne, en tout ou en partie, lorsqu'il estime que ce service est assuré par d'autres moyens de transport.

Services de remplacement des services par fer.-

Le Ministre des Travaux Publics peut autoriser les Réseaux à faire affectuer, sous leur contrôle et leur responsabilité, la desserte d'une ligne ou d'une section de ligne par un autre mode de transport que le chemin de fer et par un autre itinéraire; dans ce cas, les Réseaux peuvent notamment être autorisés à reporter dans des bureaux, dépôts ou points d'arrêt situés dans les communes desservies, tout ou partie du service de leurs gares".

TITRE II

Entretien et Exploitation

ARTICLE 33

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Toutefois, lorsqu'il sera fait application à une ligne ou section de ligne des dispositions de l'article 37 ci-après, l'obligation sus-énoncée sera, soit limitée aux nécessités du service réduit maintenu, soit suspendue si le service est totalement supprimé ou exécuté par un autre mode de transport que le chemin de fer. Le Ministre des Travaux Publics pourra en outre, après enquête, autoriser la Société Nationale à supprimer des installations du chemin de fer rendues inutiles par les transformations ainsi apportées dans l'exploitation.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront portés au compte d'exploitation de la Société Nationale.

ARTICLE 33

Le texte du type a été modifié:

1^{er}- au second alinéa (devenu le troisième), par la mise au point de la disposition relative à l'imputation des dépenses d'entretien et de réparation;

2^o- par la suppression des dispositions coercitives des deux derniers alinéas, qui n'ont plus leur raison d'être en raison de la nature et du caractère de la Société Nationale.

3^o- par l'introduction d'une réduction ou même d'une suspension de l'obligation d'entretien sur les lignes ou parties de lignes où les transformations apportées dans l'exploitation le permettent, ainsi que de la faculté donnée au Ministre des Travaux Publics d'autoriser la suppression des installations rendues inutiles par ces transformations. Cette disposition est empruntée à l'art. 1^{er} du décret d'assouplissement du 19 janvier 1934, mais élargie en ce qui concerne la réduction ou la suppression d'entretien qui, au lieu d'être subordonnée à une autorisation ministérielle, serait la conséquence automatique des réductions ou suppressions de service envisagées; cet élargissement présente pour la Société Nationale un intérêt financier essentiel, compte tenu de ce que la réduction des dépenses d'entretien est la plus substantielle des économies à attendre des mesures de coordination comportant réduction des services du chemin de fer.

ARTICLE 33

Des règlements d'Administration publique, rendue après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la Compagnie concessionnaire mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement, l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le Ministre déterminera sur la proposition de la Compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Extrait du Décret du 11 Novembre 1917:

"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 lesquelles la Compagnie est dispensée de faire le Service des messageries".

ARTICLE 36

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Société Nationale aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront portées au compte d'exploitation de la Société Nationale.

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

Les règlements dont il s'agit dans les paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la Société Nationale mais encore pour quiconque obtiendrait ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de voyageurs seront soumis par la Société Nationale à l'approbation du Ministre des Travaux Publics dans les délais que prescrira le Ministre; ils seront applicables d'office, à titre provisoire à la date annoncée pour la mise en vigueur, si le Ministre n'y a pas fait opposition.

ARTICLE 36

Cet article a été modifié :

a) au second alinéa, pour mettre au point la disposition relative à l'imputation des dépenses occasionnées par les mesures de police, de sécurité et de conservation du chemin de fer;

b) au dernier alinéa, pour préciser conformément d'ailleurs à l'article 61 du décret du 11 novembre 1917, les règles de fixation des horaires des trains.

Extrait du Décret du 19 janvier 1934
J.O. du 20 janvier 1934.

Art. 1er. Par dérogation aux dispositions de l'article 30 des cahiers des charges :

Entretien et suppression éventuelle d'installation du chemin de fer :

Le Ministre des Travaux Publics peut autoriser les réseaux à cesser d'entretenir, et, après enquête, à supprimer des installations du chemin de fer rendues inutiles par les transformations apportées dans l'exploitation.

Suspension du service par fer :

Le ministre des Travaux Publics peut autoriser les réseaux à suspendre leur service sur une ligne ou section de ligne, en tout ou en partie, lorsqu'il estime que ce service est assuré par d'autres moyens de transport.

Services de remplacement des services par fer :

Le Ministre des Travaux Publics peut autoriser les réseaux à faire effectuer, sous leur contrôle et leur responsabilité, la desserte d'une ligne ou d'une section de ligne par un autre mode de transport que le chemin de fer et par un autre itinéraire; dans ce cas, les réseaux peuvent notamment être autorisés à reporter dans des bureaux, dépôts ou points d'arrêt situés dans les communes desservies, tout ou partie du service de leurs gares.

ARTICLE 34

Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'Administration délèguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

ARTICLE 37

Nonobstant toutes dispositions antérieures contraires, le Ministre des Travaux Publics peut autoriser la Société Nationale à réduire dans une mesure quelconque et même suspendre son service sur une ligne ou section de ligne, en tout ou en partie, lorsqu'il estime que le maintien de ce service n'est plus justifié, soit d'après les besoins réels du public, soit en raison de l'existence d'autres moyens de transport.

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

ARTICLE 38

Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Société Nationale sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'Administration délèguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Les projets d'acquisition ou de transformation de matériel roulant, de mobilier ou d'outillage, dont le montant doit être porté au compte de premier établissement, seront soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, dans la mesure et les conditions fixées par l'article 26 du présent cahier des charges pour les travaux complémentaires du chemin de fer.

ARTICLE 37

Cet article a pour objet d'introduire dans le cahier des charges, comme il est prévu par le décret-loi et la convention du 31 août 1937, les dispositions ci-après du décret d'assouplissement du 19 janvier 1934 :

a) deuxième alinéa de l'article 1^{er}, aux termes duquel le Ministre peut autoriser la suspension du service sur une ligne ou section de ligne;

b) troisième alinéa du même article, qui prévoit pour le ministre, la possibilité d'autoriser la desserte d'une ligne par un autre mode de transport que le chemin de fer et par un autre itinéraire;

c) article 12, qui donne au Ministre la faculté de ne pas exiger le nombre minimum de trains imposé sur certaines lignes par les conventions de 1883.

Pour ce qui concerne le point a) il a été prévu, outre la suspension du service, sa réduction dans une mesure quelconque. D'autre part, il a été prévu que cette suspension ou réduction pourrait être justifiée non seulement en raison de l'existence d'autres moyens de transport mais aussi en fonction des besoins réels du public. Ce dernier cas vise les lignes où se manifesterait une baisse considérable de trafic par exemple en raison du détournement des courants de trafic sur d'autres directions.

Pour ce qui concerne le point b), la rédaction proposée prévoit que les dispositions relatives aux services de remplacement visés feront l'objet de décisions spéciales du Ministre des Travaux Publics compte tenu du mode de transport utilisé; il a paru en effet inutile d'alourdir le cahier des charges des dispositions fixées à cet égard par les décrets du 30 décembre 1933 (article 2, deux premiers alinéas, tarifs) et du 19 janvier 1934 (article 5, franchises des bagages - deuxième partie de l'article 8, délais).

ARTICLE 38

Aux dispositions prévues par cet article et qui sont reprises sans changement, a été ajouté un troisième alinéa qui étend à l'acquisition et à la transformation du matériel roulant du mobilier et de l'outillage, et aux marchés relatifs à l'entretien ou à l'exploitation, les règles de l'article 26 (approbation des projets).

Titre IIIDurée, rachat et déchéance de la concession.ARTICLE 35

(Voir plus haut art. 1er du projet)

ARTICLE 36

(Voir plus loin art. 63 du projet)

ARTICLE 37

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

Dans tous les cas où il serait fait concession à la compagnie de nouvelles lignes de chemin de fer, si le gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

ARTICLE 38

Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 670.000 Frs. qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat et restera acquise au Trésor public.

Comme il est indiqué à la note préliminaire au présent projet, le Titre III du type (Durée de la concession) dans le remaniement est prévu par le décret-loi et la convention du 31 août 1937, a été supprimé. Le texte de l'article 35 a été joint à celui de l'article 1er (voir plus haut) et celui de l'article 36 a été reporté dans les "Clauses diverses" (voir article 63 du projet).

ARTICLES 37 à 41

Les dispositions coercitives des articles 37 à 41 n'ont plus leur raison d'être du fait du caractère de la Société Nationale.

ARTICLE 39.

Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2 faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie au moyen d'une adjudication que l'op ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'Etat.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'Etat.

ARTICLE 40.

Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

ARTICLE 41

Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

Taxes et conditionsrelatives au transport des voyageurs et des marchandisesARTICLE 42

Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

T A R I F

1° - Par tête et par kilomètre.

Grande Vitesse

(Le texte du tarif n'est pas recopié)

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes comme 20 kilogrammes, etc...

TITRE III

Taxes et conditionsrelatives au transport des voyageurs et des marchandisesARTICLE 39

Le Gouvernement accorde à la Société Nationale l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de son exploitation, en contrepartie de ses charges et obligations, des prix de transport et des frais accessoires qui seront déterminés, avec les conditions de leur application, dans les conditions définies à l'article 43 ci-après.

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

Ce titre III correspond au titre IV du type.

La révision des dispositions de ce titre est prévue, pour les articles 42 à 50, par le décret-loi et la convention du 31 août 1937, en particulier pour y tenir compte des stipulations des décrets d'assouplissement du 30 décembre 1933, qui déroge aux articles 43, 47 et 48 et du 19 janvier 1934, qui déroge aux articles 42, 43, 44, 46, 49 et 50; à cette énumération il paraît convenir d'ajouter l'article 51 auquel le premier des décrets précités prévoit également des dérogations.

Cette révision s'impose au surplus dans une mesure beaucoup plus profonde du fait des dispositions nouvelles insérées aux articles 18 et 19 de la convention du 31 août 1937 touchant l'équilibre financier de la Société Nationale, dispositions qui sont incompatibles avec la fixation d'un tarif maximum dans le cahier des charges.

ARTICLE 39

Comme il vient d'être dit, il paraît nécessaire de supprimer l'indication dans le cahier des charges d'un tarif maximum, insertion qui était l'objet principal de l'article 42 du type.

Cette suppression fera disparaître certaines anomalies résultant du caractère suranné de diverses dispositions; ainsi, l'on pourra faire dépendre le prix de transport des voyageurs, non seulement de la notion actuelle de classe, c'est-à-dire de confort mais encore de celle de vitesse qui présente une importance au moins égale, l'on pourra rattacher le cas des chiens, non à celui des voyageurs, mais à celui des autres animaux vivants etc..... Elle laissera en outre aux tarifs, dont le mode d'établissement donne toute garantie à l'administration, le soin de déterminer les délais de transport, les minima de distance et de perception, les coupures de poids, etc....

D'autre part, la suppression du tarif maximum entraîne la disparition de la décomposition des prix totaux en droits de péage et prix de transport, distinction qui, dans l'état actuel du réseau et du fait de l'unification des diverses compagnies et Administrations au sein de la Société Nationale, perd la majeure partie de son intérêt, sauf à adapter à la situation ainsi créée divers articles du cahier des charges type qui utilisent la notion de péage et qui seront examinées plus loin (articles 46, 48 et 61). Le troisième alinéa de l'article 42 du type devient de ce fait également sans objet et disparaît.

La clause du deuxième alinéa du type, relative à l'impôt dû à l'Etat pour les transports à grande vitesse, est également inutile, l'impôt dû dans certains cas par la Société Nationale rentrant désormais dans ses dépenses et les tarifs devant préciser, s'il y a lieu, les cas où il s'ajouterait aux prix énoncés.

Enfin, la clause du dernier alinéa du type, relative à l'abaissement de certains tarifs en cas d'élévation anormale du prix du blé, a aussi été supprimée, en raison à la fois de son caractère désuet dans la situation actuelle, et de la faculté beaucoup plus générale donnée au Ministre par l'article 18 de la convention du 31 août 1937 d'imposer à la Société Nationale un abaissement de ses tarifs, faculté qui a été reprise pour la bonne règle à l'article 43 ci-après fixant le mode d'établissement des tarifs.

Il a paru, par contre, nécessaire d'introduire dans l'article ainsi simplifié, la notion des tableaux de distances approuvés par le Ministre, pour le cas où la perception a lieu d'après le nombre de kilomètres, car il existe de nombreuses distances d'application différentes des distances réellement parcourues (majorations ou minorations résultant de conventions spéciales), dont il y a lieu de tenir compte et de consacrer la légalité.

Toutefois, pour les excédents de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 40 centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur, à 20 Frs. ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, ris, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever, au maximum, qu'à 60/100 par tonne et par kilomètre.

Extrait du Décret du 19 janvier 1934
(J.O. du 20-1-34)

"Bases et taux minima des perceptions."

Art. 3.- Par dérogation aux dispositions des paragraphes 4 à 9 de l'article 42 des cahiers des charges, le Ministre des Travaux Publics peut autoriser les Réseaux : 1° - à simplifier les modes de perception en les établissant sur d'autres bases que le nombre de kilomètres et les fractions de poids mentionnés par cet article; 2° - à modifier les taux minima de perception".

Dispositions spéciales aux autorails.

Art. 9.- Par dérogation aux articles 42,..... des cahiers des charges, les dispositions suivantes sont applicables lorsque les réseaux font circuler des autorails sur leurs lignes, soit en substitution de trains existants, soit en addition à ces trains :

1° - Le Ministre des Travaux Publics peut autoriser les réseaux à réduire la franchise des bagages sur certains services d'autorails dans les conditions prévues à l'article 5 ci-dessus;

2° - Les réseaux doivent prendre les dispositions utiles pour faire face à tout trafic prévisible et y adapter les caractéristiques de leur matériel. Le Ministre des Travaux Publics peut, comme condition de fonctionnement du service par autorail, prescrire à cet égard les mesures nécessaires.

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

3° - Au départ des points d'arrêt sans personnel fixe, le Ministre des Travaux Publics peut, sur la proposition des réseaux, limiter à certaines catégories de billets la délivrance des billets;

4° - Le Ministre des Travaux Publics désigne, sur la proposition des réseaux, les autorails et les trains de marchandises qui assurent le service des messageries.

Les modifications aux mesures prises par application des alinéas 3° et 4° ci-dessus, qui sont proposées par les réseaux après la mise en marche des services, entrent en vigueur après un délai de quinze jours si, dans ce délai, le Ministre n'y a pas fait opposition.

ARTICLE 43

A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes, en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Extrait du Décret du 30 décembre 1933
(J.O. du 31-12-33) pris en application de l'article 2
de la loi du 8 juillet 1933 :

"ART. 5.-La procédure définie aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 1^{er} est également applicable à la modification des prix de transport et des frais accessoires qui, aux termes des articles 43..... des Cahiers des Charges sont fixés par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition des réseaux."

(cf. plus loin, article 48 du Cahier type, le texte des paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 1^{er} du Décret et le texte de l'art. 1^{er} du Décret du 28 octobre 1935).

Extrait du Décret du 19 janvier 1934
(J.O. du 20-1-1934) :

"Composition des trains de voyageurs."

Art. 4.- Par dérogation aux dispositions de l'art. 43, paragraphe 2, des Cahiers des Charges, est supprimée la limitation des places que comportent les compartiments spéciaux pour lesquels des prix particuliers sont établis."

ARTICLE 40

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

Certaines des places offertes pourront, notamment dans les services à courte distance et avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics, consister en places debout.

Les tarifs établis dans les conditions définies à l'article 43 ci-après pourront comporter, sur la proposition de la Société Nationale, toutes mesures utiles pour permettre d'étaler le trafic de pointe.

ARTICLE 40

Le décret d'assouplissement du 19 janvier 1934 (article 4) a déjà supprimé la limitation du nombre de places que comportent les compartiments spéciaux pour lesquels des prix particuliers sont établis (dernière phrase de l'article 43 du type). Le dernier alinéa du texte a été en conséquence supprimé, la fixation des prix particuliers correspondants devant se faire par la procédure tarifaire ordinaire, comme pour tous les autres cas où le Cahier des Charges type prévoyait antérieurement la détermination des prix par l'Administration sur la proposition de la Compagnie (articles 45 à 47, 51 et 52 du type).

Par ailleurs, et indépendamment du remplacement au 1^{er} alinéa du type des mots "voitures de toute classe" qui ne répond plus au nouveau texte des articles 35 (32 du type) et 39 (42 du type) où la notion des trois classes a été supprimée, par l'expression plus générale "places", il a paru utile de préciser, dans un deuxième alinéa, conformément à la situation de fait actuelle, que certaines des places offertes pourront, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics, être des places debout, notamment dans les services à courte distance (banlieue et autorails).

Enfin l'obligation totale et absolue de transporter dans des délais impératifs constitués pour le chemin de fer, en raison des pointes considérables résultant des irrégularités du trafic, une charge particulièrement lourde que ne justifie plus la disparition du monopole de fait existant antérieurement; dans leurs propositions de 1933, qui ont abouti au décret du 19 janvier 1934, les réseaux avaient envisagé une atténuation limitée, en matière de voyageurs, aux périodes d'affluence exceptionnelle.

La situation s'étant notablement aggravée au cours des années 1936 et 1937, il paraît nécessaire aujourd'hui d'envisager la possibilité de limiter l'obligation de transporter, non seulement aux voyageurs ayant loué leurs places, mais à un nombre de voyageurs fixé a priori pour chaque train, d'après le nombre de circulations de dédoublement que les installations et le parc de la Société Nationale permettront de mettre en marche.

Une même formule, introduite dans le texte du projet, permet à la fois des limitations exceptionnelles du nombre des places ainsi envisagées et les limitations ordinaires existant antérieurement.

Par ailleurs, le dernier alinéa du projet d'article vise les mesures tarifaires auxquelles il pourrait être recouru pour étaler le trafic de pointes : cette disposition se justifie d'elle-même.

ARTICLE 44

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Extrait du décret du 19 janvier 1934
(J.O. du 20-1-34) :

" Bagages

Art. 5.- Par dérogation aux dispositions de l'article 44 des Cahiers des Charges:

Le Ministre des Travaux Publics peut, à titre exceptionnel, autoriser les Réseaux à réduire, dans les services de remplacement des services par fer, la franchise des bagages à moins de 30 kgs par voyageur dans des conditions à préciser par les tarifs.

Dispositions spéciales aux autorails.

Art. 9.- (en voir le texte à la suite de l'article 42 du Cahier des Charges type).

ARTICLE 45

Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la 1ère classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

ARTICLE 41

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

La Société Nationale pourra toutefois, dans certains trains à composition spéciale dont la liste sera portée à la connaissance du public, apporter, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics, des restrictions à l'admission des bagages ou au bénéfice de la franchise.

ARTICLE 41

La franchise des bagages, à concurrence de 30 kilogrammes par voyageur (20 kgs pour les enfants transportés à moitié prix) peut actuellement être réduite par voie tarifaire dans les services de remplacement des services par fer et dans certains autorails, sur l'autorisation du Ministre des Travaux Publics, en vertu de l'article 5 et du 1° de l'article 9 du décret d'assouplissement du 19 janvier 1934; le même article 9, dans son 2°, limite l'obligation de transporter les bagages dans les autorails à la nature, à la dimension et au tonnage que peut recevoir le matériel en service.

Il n'a pas semblé nécessaire, compte tenu de la limitation du nombre des voyageurs qui résulterait des dispositions de l'article précédent, de prévoir dans le présent article des restrictions au transport ou à la franchise des bagages, soit dans des trains désignés (sauf pour certains trains à composition spéciale), soit dans les périodes d'affluence exceptionnelle.

Par contre, il paraît souhaitable d'introduire dans le texte une disposition relative à la pratique courante d'après laquelle la franchise des bagages est réduite ou supprimée, ou les bagages enregistrés ne sont pas admis ou sont tout au moins soumis à certaines restrictions, pour les voyageurs munis de certaines catégories de billets à prix réduits; cette clause semble en effet nécessaire du fait que l'article 39 (42 du type) ne déterminant plus le prix normal de transport des voyageurs, toutes les catégories de billets se trouveraient placées sur le même pied au regard de l'article 41 (44 du type) s'il n'en était expressément disposé autrement.

La rédaction proposée tient compte de ces considérations.

L'article 45 du type, relatif à l'assimilation des marchandises non dénommées aux marchandises rangées dans les quatre classes de l'article 42 du type, devient sans objet du fait des simplifications apportées à ce dernier.

ARTICLE 46

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 5.000 kilogr, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

ARTICLE 42

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

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

ARTICLE 42

Les restrictions très strictes apportées par l'article 46 du type à l'obligation de transporter les masses indivisibles n'est plus en rapport avec les possibilités techniques actuelles, il semble donc indiqué de les réduire pour tenir compte de la situation de fait, en les limitant aux masses indivisibles que le matériel courant ne peut transporter.

Par ailleurs, les dispositions de l'article 46 du type relatives à la fixation par le Ministre des prix et conditions de transport des masses indivisibles admises par le chemin de fer au-delà de ses obligations normales ont été modifiées pour les adapter aux règles prévues à l'article 43 ci-après (48 du type) pour la modification des tarifs, en réduisant au strict nécessaire (cinq jours) le délai préalable de communication des prix au Ministre.

Extrait du Décret du 19 janvier 1934
(J.O. du 20-1-1934):

"Masses indivisibles"

Art. 6.- Par dérogation aux dispositions de l'article 46 des Cahiers des Charges, les réseaux ne peuvent se refuser à transporter les masses indivisibles que le matériel normalement affecté au service est capable de transporter.

Dans chaque cas, ils fixent les conditions et délais de transport des masses indivisibles dont le poids dépasse 5.000 kilogrammes; les prix proposés peuvent être appliqués si le Ministre n'y a pas fait opposition, dans le délai de quinze jours; pendant trois mois au moins, les mêmes conditions doivent être faites à ceux qui le demanderaient.

Dispositions spéciales aux autorails.

Art. 9.- Par dérogation aux articles... 46 ... des Cahiers des Charges (voir le texte de cet article à la suite de l'article 42 du Cahier type)."

ARTICLE 47

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables:

1°- aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube.

2°- aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.

3°- aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 Frs.

4°- à l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

5°- et en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne ou une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Extrait du Décret du 30 décembre 1933

(J.O. du 31-12-1933)

prix en application de l'article 2 de la loi du 8 juillet 1933:

"Art. 5 - La procédure définie aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 1^{er} est également applicable à la modification des prix de transport et des frais accessoires qui, aux termes des articles ... 47 ... des Cahiers des Charges sont fixés par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition des Réseaux".

(cf. plus loin, art. 48 type, le texte des paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 1^{er} du Décret et le texte de l'article 1^{er} du Décret du 28 octobre 1935).

L'article 47 du type, qui détermine le mode de fixation des tarifs applicables à certains transports particuliers (objets de faible densité, matières inflammables ou explosibles, animaux et objets dangereux, animaux et objets de valeur, colis dont le poids n'excède pas 40 kg.) n'a plus de raison d'être du fait que l'article 39 (42 du type) ne comporte plus aucune indication de prix. Les tarifs applicables à ces transports rentreront ainsi dans la règle générale relative au mode d'établissement des tarifs et l'article 47 est à supprimer.

ARTICLE 43

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

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

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

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le poids et sur le transport.

Extrait du Décret du 30 décembre 1933

(J.O. du 31-12-1933)

pris en application de l'article 2
de la loi du 8 juillet 1933:

"Art. 1^{er} - Sont déterminées comme suit les conditions dans lesquelles il sera dérogé à l'article 48 du Cahier des Charges et à l'article 12 de la loi du 9 avril 1898;

1^{re} - le délai à l'expiration duquel peuvent être relevées les taxes qui ont été abaissées est fixé à trois mois pour les marchandises comme pour les voyageurs, réserve faite des cas où l'application du tarif a été originairement limitée à une durée moindre;

2^{re} - toute proposition de tarif est annoncée un mois d'avance par des affiches.

ARTICLE 43

1^{re} - Les propositions de tarifs nouveaux ou de modifications de tarifs présentées par la Société Nationale seront annoncées un mois d'avance dans les gares intéressées, soit par des affiches, soit par le dépôt à la disposition du public des textes nouveaux ou modifiés.

Les propositions seront en outre publiées au Journal Officiel, dans les conditions qui seront fixées par le Ministre des Travaux Publics.

Sauf pour les propositions tendant à des aménagements ou augmentations de tarifs destinées à la réalisation de l'équilibre financier dans le cadre des articles 18 et 19 de la Convention du 31 août 1937, lesquelles demeureront soumises pour leur mise en vigueur aux règles de l'avant-dernier alinéa de l'article 18 précité, les tarifs proposés seront mis en application à titre provisoire par la Société Nationale à l'expiration du délai d'un mois compté à partir de la date à laquelle la proposition a été publiée au Journal Officiel, si le Ministre des Travaux Publics n'a pas fait connaître à la Société Nationale, 6 jours au moins avant l'expiration de ce délai, qu'il entend s'y opposer.

Dans ce dernier cas la décision du Ministre doit intervenir dans un délai de deux mois à compter de la date de la publication au Journal Officiel. A défaut de décision le tarif sera mis en application à l'expiration de ce délai.

Une décision de rejet ne peut être prise qu'après avis conforme du Conseil Supérieur des Transports (ou de sa Commission permanente générale ou de son Comité des Chemins de fer) ou, en cas d'avis contraire, après une deuxième délibération.

2^{re} - Les tarifs pourront comporter l'indication d'un prix maximum et d'un prix minimum.

Dans ce cas, les prix à percevoir dans la limite de ce maximum et de ce minimum seront annoncés dans la forme visée au premier alinéa du paragraphe 1^{er} ci-dessus et communiqués au Ministre des Travaux Publics. Ils pourront être appliqués à l'expiration d'un délai de quinze jours comptés à partir de la réception de cette communication si le Ministre ne s'y est pas opposé.

Les prix ainsi appliqués dans la limite d'un maximum et d'un minimum seront valables pour une durée maxima d'un an pouvant faire l'objet de deux prorogations successives de six mois au plus. Si au bout de deux ans d'application le maintien d'un prix est justifié, il fera l'objet d'une proposition de tarif dans la forme prévue au paragraphe 1^{er} ci-dessus.

ARTICLE 43

Les règles relatives à la modification des tarifs (règles qu'il y a lieu de transformer en règles d'établissement et de modification du fait de la refonte totale de l'article 42 du type) ont déjà été modifiées par le décret d'assouplissement du 30 décembre 1933 (article 1^{er}), complété par le décret du 28 octobre 1935 (articles 3 et 5) dont il y a lieu d'introduire les dispositions dans le nouveau texte du Cahier des charges.

Les retouches prévues aux divers textes existants sont les suivantes:

1^{re} - Nous avons prévu que l'affichage pourrait être remplacé par le dépôt des textes de tarifs, ce qui est déjà pratique courante, lorsque le développement de ces textes est trop important pour donner lieu à un affichage effectif. Il a été prévu, en outre, que l'affichage ou le dépôt des nouveaux textes ne se ferait que dans les gares intéressées par le tarif, ceci de façon à réaliser des économies.

Il a été, d'autre part, prévu au 3^e alinéa que le droit d'opposition du Ministre, dans le mois qui suit la publication d'une proposition au Journal Officiel, devrait désormais être exercé 6 jours au moins avant l'expiration du mois, de façon à éviter les difficultés résultant d'oppositions in extremis.

Enfin le dernier alinéa précise les conditions dans lesquelles peut être prise une décision de rejet sur une proposition de tarif. Cet alinéa combine les dispositions résultant de l'article 5 de la Convention de 1921 et de l'article 1^{er}, 2^e (dernier alinéa) du décret du 30 décembre 1933.

2^{re} - Pour les tarifs à maxima et à minima, il a été introduit la notion nouvelle que les prix d'application auraient une durée maxima de deux ans, compte tenu des prorogations, et que, en cas de maintien justifié au delà de cette période, ces prix devraient faire l'objet d'une proposition de tarif ordinaire.

Cette disposition a pour but de réserver les prix d'application aux seuls cas où l'abaissement des tarifs doit avoir un caractère vraiment temporaire.

Elle est, en outre, publiée au Journal Officiel le premier mardi qui suit le dépôt au ministère des Travaux Publics (Direction Générale des Chemins de fer et des Routes), à la condition que ce dépôt ait été effectué le vendredi précédent au plus tard.

Dans le cas où, en raison d'une fête légale ou de toute autre cause d'empêchement, le Journal Officiel ne paraît pas le mardi, la publication est faite dans le premier numéro suivant.

Les avis que les Chambres de Commerce et, éventuellement, les chambres d'agriculture sont appelées à donner sur les propositions des tarifs, en application de l'article 12 de la loi du 9 avril 1898 et de l'article 24, paragraphe 2 de la loi du 3 janvier 1924, doivent parvenir au Ministre des Travaux Publics moins de vingt jours après la publication de ces propositions au Journal Officiel.

Le tarif peut être mis en application à titre provisoire par les réseaux, sans homologation expresse, si le ministre ne s'y est pas opposé, à l'expiration du délai d'un mois, compté à partir de la date à laquelle la proposition a été publiée au Journal Officiel.

Si le Ministre s'est opposé à l'application du tarif, sa décision portant homologation ou refus d'homologation doit intervenir dans un délai de deux mois, compté à partir de la date de cette publication. A défaut de décision dans ce délai le tarif pourra être mis en application à titre provisoire, sans homologation expresse.

Sans préjudice des cas prévus à la convention de 1921, une décision de rejet ne peut être prise qu'après consultation du conseil supérieur des chemins de fer. Celui-ci doit formuler son avis, l'administration et les réseaux entendus, dans le délai d'un mois sur les propositions de tarifs qui lui sont soumises par le Ministre;

3°- les tarifs d'application peuvent comporter l'indication d'un prix maximum et d'un prix minimum.

Dans ce cas, les prix à percevoir dans la limite de ce maximum et de ce minimum sont affichés et communiqués au Ministre des Travaux Publics (Direction Générale des Chemins de fer et des Routes). Ils peuvent être appliqués à l'expiration d'un délai de quinze jours compté à partir de la réception de cette communication, si le ministre ne s'y est pas opposé.

Dans le même cas, les prix abaissés ne peuvent être relevés qu'après un délai de trois mois, réserve faite des cas où l'application du tarif abaissé a été originellement limitée à une durée moindre.

Art. 2 - Les tarifs applicables dans les services que les réseaux pourront être autorisés à établir en remplacement des services par fer, sont arrêtés par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition des réseaux, comme il est prévu au paragraphe 3° de l'article 1er, un prix maximum et un prix minimum sont fixés pour le transport des voyageurs et de chaque catégorie de marchandises.

Les prix à percevoir du public sont compris entre ce maximum et ce minimum, leur mise en application est soumise à la procédure définie au paragraphe 3 de l'article 1er ci-dessus.

3°- Toutes les fois qu'il aura été procédé, dans des conditions de l'un des deux paragraphes précédents, à un abaissement des prix applicables au transport soit des voyageurs soit des marchandises, les prix abaissés ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois, réserve faite des cas où l'application du tarif abaissé aura été originellement limitée à une durée moindre ainsi que des relèvements de tarifs proposés en vue de la réalisation de l'équilibre financier de la Société Nationale comme il est prévu à l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

4°- La Société Nationale est autorisée à conclure avec un ou plusieurs expéditeurs ou destinataires de marchandises, des conventions fixant, pour le transport de ces marchandises, des prix et conditions différents de ceux qui résulteraient des tarifs en vigueur et adaptés à la situation particulière du ou des expéditeurs ou destinataires.

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

Toute convention passée par application du 1er alinéa du présent paragraphe est publiée au Journal Officiel et soumise à la procédure prévue à l'alinéa 3 du paragraphe 1°) et au paragraphe 2°) ci-dessus; elle fait l'objet d'une approbation par le Ministre des Travaux Publics.

Les conventions sont conclues pour une première période n'excédant pas une année. Elles peuvent ensuite être prorogées par tacite reconduction pour des périodes successives n'excédant pas une année; dans ce cas la Société Nationale avise le Ministre des Travaux Publics, trois mois au moins avant l'expiration de chaque période, de la prorogation de cette convention. Cet avis est publié au Journal Officiel dans les conditions prévues au 2° alinéa du paragraphe 1°) ci-dessus.

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

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

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

5°- Lorsque l'abaissement de tout ou partie des tarifs aura été requis par le Ministre des Travaux Publics, d'accord avec le Ministre des Finances, dans les conditions fixées au dernier alinéa de l'article 18 de la convention du 31 août 1937, la Société Nationale devra présenter les propositions nécessaires au Ministre des Travaux Publics dans le délai d'un mois à compter de l'invitation qui lui en aura été faite, en y joignant l'évaluation des pertes des recettes à attendre de l'abaissement requis. La mise en vigueur de ces propositions, qui seront pour le surplus annoncées et publiées comme il est dit aux deux premiers alinéas du paragraphe 1° du présent article, sera subordonnée à une décision explicite du Ministre des Travaux Publics qui fixera la date d'application, après le vote par le Parlement du crédit nécessaire.

3°- La fin de ce paragraphe a été modifiée pour tenir compte des relèvements de tarifs proposés en vue de l'équilibre financier de la Société Nationale.

4°- Il n'a été apporté aucune modification à la procédure actuelle des Conventions.

5°- Ce paragraphe a été ajouté pour fixer la procédure à suivre en cas d'abaissement de tarif requis par le Ministre des Travaux Publics, dans les conditions fixées au dernier alinéa de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

Les mêmes dispositions s'appliquent dans le cas des services de desserte à domicile ainsi que dans celui des services de correspondances.

Toutefois, lorsque ces services sont effectués par un entrepreneur qui ne reçoit comme rémunération que les prix qu'il perçoit du public, les réseaux ne sont pas tenus de soumettre à l'approbation du Ministre un prix maximum et un prix minimum. La mise en application des prix est seulement soumise à la procédure définie au paragraphe 3 de l'article 1er ci-dessus.

Pour les transports qui ne doivent emprunter la voie ferrée que sur une partie de leur parcours, le Ministre des Travaux Publics peut autoriser des taxes applicables exclusivement de bout en bout, sans que la taxe à percevoir pour le parcours total soit obligatoirement égale à la somme des taxes afférentes au parcours partiel par voie ferrée et aux parcours partiels par d'autres voies.

En pareil cas, si la taxe revenant en propre au réseau se trouve comprise entre les prix maxima et minima approuvés par le Ministre, pour la partie du transport effectué par les services du réseau ou par ses entrepreneurs, la mise en application des prix à percevoir du public pour le transport de bout en bout est seulement soumise à la procédure définie au paragraphe 3° de l'article 1er ci-dessus.

Art. 3 - La mise en application de toute modification de tarifs ou de prix doit être portée, avec indication de sa date, à la connaissance du public.

Art. 4 - Dans tous les cas prévus aux articles 1er et 2, la perception des prix doit se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Extrait du Décret du 28 octobre 1935

(J.O. du 31-10-35) :

Art. 1er - L'article 1er du décret du 30 décembre 1933 déterminant les conditions dans lesquelles, en matière de tarifs, il pourra être dérogé, par les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, aux prescriptions des cahiers des charges et conventions en vigueur, est complété comme suit:

"4°- Les réseaux sont autorisés à conclure avec un ou plusieurs expéditeurs ou destinataires de marchandises, des conventions fixant, pour le transport de ces marchandises, des prix et conditions différents de ceux qui résulteraient des tarifs en vigueur et adaptés à la situation particulière du ou des expéditeurs ou destinataires.

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

Toute convention passée par application du premier alinéa ci-dessus est publiée au "Journal Officiel" et soumise à 13

6°- La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

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

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la Société Nationale ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

6°- Au dernier alinéa nous avons supprimé le membre de phrase "dans l'intérêt des services publics" relatif aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le Chemin de fer. Cette précision paraît inutile et, au surplus, en contradiction, dans certains cas, avec les principes qui ont présidé à l'élaboration de la Convention du 31 août 1937, puisque l'intérêt du chemin de fer est également une considération fondamentale dans la conclusion des traités dont il s'agit.

procédure prévue aux alinéas 2 et suivants du paragraphe 2^e et au paragraphe 3^e ci-dessus; elle fait l'objet d'une approbation par le Ministre des Travaux Publics.

Les conventions sont conclues pour une première période n'excédant pas une année. Elles peuvent ensuite être prorogées par tacite reconduction pour des périodes successives n'excédant pas une année; dans ce cas, les réseaux participants avisent le Ministre des Travaux Publics trois mois au moins avant l'expiration de chaque période, de la prorogation de cette convention. Cet avis est publié au J.O. dans les conditions prévues aux alinéas 2 et 3 du paragraphe 2^e ci-dessus.

Les réseaux avisent également, trois mois à l'avance, le Ministre des Travaux Publics de toute résiliation qui interviendrait d'accord entre les parties avant le terme fixé par la convention. Cet avis fait l'objet d'une publication au J.O. dans les conditions prévues au précédent alinéa.

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

Après la première période d'application d'une convention, le Ministre des Travaux Publics, sur avis du Conseil Supérieur des Chemins de fer, les Réseaux entendus, peut, à toute époque, faire cesser l'effet de cette convention en notifiant sa décision aux réseaux participants trois mois au moins à l'avance.

Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux traités passés entre le Gouvernement et les Réseaux dans l'intérêt des services publics ni aux réductions ou remises qui seraient accordées, par les réseaux aux indigents".

ARTICLE 49

La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

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

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Extrait du Décret du 19 janvier 1934
(J.O. du 20-1-34).

"Règles concernant les expéditions. Récépissé"

Article 7 - Par dérogation aux dispositions de l'article 49 des cahiers des charges:

1°- l'obligation d'expédier dans l'ordre de leur inscription les marchandises ayant une même destination, ne s'entend que de celles qui sont soumises aux mêmes conditions de tarif et qui ne nécessitent pas l'utilisation de matériel d'un type spécial, que le réseau n'est pas tenu de posséder en quantité suffisante pour répondre immédiatement à toutes les demandes.

Le Ministre des Travaux Publics détermine, sur la proposition des réseaux, les types de matériel qui doivent être considérés comme spéciaux;

2°- le récépissé prévu au dernier alinéa de l'article 49 peut n'être délivré qu'après l'expiration d'un délai de 24 heures à compter de la remise.

Dans ce cas, une fiche provisoire est établie dès l'acceptation du transport dans des conditions qui seront fixées par le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition des réseaux.

Dispositions spéciales aux autorails.

Article 9 - Par dérogation aux articles 42, 44, 46, 48, 49, et 50 des cahiers des charges, les dispositions suivantes sont applicables lorsque les réseaux font circuler des autorails sur leurs lignes, soit en substitution des trains existants, soit en addition à ces trains.

1°-.....

2°- Les Réseaux doivent prendre les dispositions utiles pour faire face à tout trafic prévisible et y adapter les caractéristiques de leur matériel. Le Ministre des Travaux Publics peut comme condition du fonctionnement du service par autorails, prescrire à cet égard les mesures nécessaires.

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

ARTICLE 44

La Société Nationale sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

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

Sauf dispense explicitement autorisée dans des cas spéciaux par le Ministre des Travaux Publics, les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

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

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Société Nationale et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Société Nationale sera tenue de lui délivrer, au plus tard à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures à compter de la remise, un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport sur les lignes de la Société Nationale et le délai dans lequel le transport devra être effectué ou, à défaut, l'indication du jour et de l'heure où le transport a été remis au chemin de fer. Lorsque le récépissé ne sera pas délivré immédiatement, une fiche provisoire sera établie dès l'acceptation du transport, dans les conditions qui seront fixées par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition de la Société Nationale. Le délai de vingt-quatre heures sus-énoncé pourra, dans certains cas spéciaux, être augmenté par décision du Ministre des Travaux Publics, sur la proposition de la Société Nationale.

ARTICLE 44

Les dispositions de cet article ont déjà été modifiées par les articles 7 et 9 du décret d'assouplissement du 19 janvier 1934. Les textes correspondants ont été repris avec les quelques modifications suivantes.

En ce qui concerne les autorails on n'a repris que le 2ème alinéa du 2° de l'article 9, les dispositions du 1er alinéa se trouvant déjà implicitement incluses dans l'obligation de transporter les voyageurs qui fait l'objet de l'article 40 du nouveau cahier des charges.

En ce qui concerne d'autre part la dispense du Ministre visée au début du 3° alinéa du nouvel article 44, elle a pour but, notamment, de permettre la tenue des registres d'expédition et de départ dans des gares contre différentes des gares mêmes où seront remis ou reçus les envois, lorsque la simplification du service justifiera une telle mesure.

Par raison de simplification on a en outre prévu :

- la limitation au prix de transport perçu sur les lignes de la Société Nationale de l'obligation d'indiquer sur le récépissé le montant du transport;

- la possibilité de remplacer sur le récépissé l'indication du délai de transport par l'indication du jour et de l'heure de la remise de l'envoi, ce qui suffit pour permettre tout calcul de délai ultérieur.

Enfin il a été prévu la possibilité, sur décision ministérielle, de remettre dans certains cas le récépissé à l'expéditeur dans un délai supérieur à 24 heures.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées.

1° - Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse, seront expédiés par le premier train des voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° - Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Extrait du Décret du 19 janvier 1934
(J.O. du 20-1-1934):

ART. 8. - Par dérogation aux dispositions de l'article 50 des Cahiers des Charges :

Délais d'expédition et de transport des services par fer

- Grande vitesse - Le Ministre des Travaux Publics désigne, sur la proposition des réseaux, les trains dans lesquels doivent être obligatoirement transportés les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse. Les propositions des Réseaux entrent en vigueur après un délai de quinze jours si, dans ce délai, le Ministre n'y a pas fait opposition.

L'expédition est effectuée par le premier des trains ainsi désignés qui correspond à la destination indiquée, pourvu que la présentation à l'enregistrement ait été effectuée deux heures au moins avant le départ de ce train.

-Petite vitesse - Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques remis en petite vitesse, sont expédiés dans le jour qui suit celui de la remise à la gare, ce délai pouvant être augmenté du nombre de jours nécessaires pour permettre la mise à disposition d'un matériel appartenant à l'un des types spéciaux définis dans les conditions prévues à l'art. 7 du présent décret. Le maximum de la durée du trajet par chemin de fer ne peut excéder 24 heures par fraction indivisible de 200 kilomètres.

1°) - Les délais d'expédition, de transport de gare à gare, et de livraison ou de mise à disposition à l'arrivée des animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront déterminés par les tarifs établis comme il est dit à l'article 43 ci-dessus.

Il en sera de même des délais de transmission en certains points du Réseau de la Société Nationale ainsi qu'aux points de jonction des lignes de la Société Nationale avec les lignes d'un autre réseau ou vice versa.

2°) - A titre exceptionnel, les délais d'acheminement déterminés comme il est dit ci-dessus cesseront d'être obligatoires pour la Société Nationale lorsque, par suite de l'interruption d'un autre mode de transport, la quantité de marchandises remises au chemin de fer dépassera sa capacité normale de transport, les marchandises qui faisaient antérieurement l'objet de remises régulières au chemin de fer pouvant, en pareil cas, être transportées par priorité.

Il en sera de même, en ce qui concerne la suspension des délais d'acheminement, dans les cas de force majeure, ainsi que dans les cas fortuits pour lesquels le Ministre des Travaux Publics reconnaîtra la mesure justifiée.

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

3°) Les tarifs établis ou modifiés conformément aux dispositions de l'article 43 du présent cahier des charges déterminent, pour le service des marchandises, les jours et durées d'ouverture et les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

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

Le paragraphe 1° a été entièrement remanié en renvoyant purement et simplement aux tarifs pour la détermination des délais. Cette manière de faire est absolument parallèle à celle qui a été prévue pour la fixation des prix de transport. Au surplus, on peut penser que, soit en raison des progrès techniques, soit du fait de la modification de l'organisation des transports, des modifications très importantes sont susceptibles d'être apportées dans l'avenir aux modalités de calcul des délais. En particulier la distinction de grande et de petite vitesse qui a déjà disparu pour un grand nombre d'expéditions est susceptible de disparaître pour beaucoup d'autres, sinon pour la totalité. Il importe donc de permettre une adaptation constante des règles de calcul de délais aux améliorations de tous ordres qui seront réalisées pour l'acheminement des transports.

Le paragraphe 2° reprend dans son 1er alinéa la disposition de l'art. 8 (suspension des délais de transport) du décret du 19 janvier 1934. Toutefois il a paru logique de ne pas faire supporter aux transports ordinairement remis au chemin de fer les conséquences de la suspension des délais en leur réservant une priorité qui est la contre-partie de la fidélité des expéditeurs intéressés. Les deux alinéas suivants qui sont nouveaux ont pour but de prévoir des règles précises en cas de suspension ou de prolongation des délais par force majeure ou cas fortuit.

Les deux derniers alinéas du type visent les heures d'ouverture des gares et stations, et les remises de marchandises entre les lignes.

Pour le premier point, il paraît désirable de laisser aux tarifs, et non à des règlements spéciaux édictés par l'Administration, le soin de régler les grandes lignes de la question, et de donner à la Société Nationale la faculté de déroger par cas d'espèce aux règles générales ainsi fixées, sauf à maintenir l'égalité de traitement entre les usagers intéressés, à publier localement les dérogations, et à en rendre compte au Ministre des Travaux Publics. On permettra ainsi une meilleure adaptation des heures d'ouverture et de fermeture des gares, d'une part, aux besoins des usagers et au souci de développer le trafic, d'autre part, à la consistance de l'effectif de chaque établissement et au souci d'éviter des dépenses excessives de personnel.

Régime unique de vitesse - Le Ministre des Travaux Publics peut sur la proposition des réseaux instituer un régime unique de vitesse qui se substitue, en ce qui concerne les prix, délais et autres conditions, aux régimes de grande et de petite vitesse, ainsi que, le cas échéant, au régime de l'article 47 des cahiers des charges pour tout ou partie des marchandises qui y sont visées.

Les prix, délais et conditions de ce régime de vitesse sont fixés dans des tarifs établis conformément aux dispositions du décret susvisé du 30 décembre 1933.

Délais de transport des services de remplacement des services par fer

Le Ministre des Travaux Publics fixe, sur la proposition des réseaux, les délais de transport applicables aux services de remplacement des services par fer.

Les propositions des réseaux sont comprises dans les projets de substitution prévus au dernier paragraphe de l'article 1er du présent décret.

Les modifications aux délais de transport qui seraient applicables dans les services de remplacement en cours de fonctionnement entrent en vigueur après un délai de quinze jours si, dans ce délai, le Ministre n'y a pas fait opposition.

Suspension des délais de transport

A titre exceptionnel, les délais d'acheminement cessent d'être obligatoires pour les réseaux, dans les conditions prévues au paragraphe suivant, lorsque, par suite de l'interruption du fonctionnement d'un autre mode de transport, la quantité des marchandises remises au chemin de fer dépasse sa capacité normale de transporter.

Le Ministre des Travaux Publics détermine, sur la proposition des réseaux, les lignes sur lesquelles les délais peuvent être suspendus, ainsi que la durée de cette suspension. Il fixe, éventuellement, la prolongation de ces délais.

Dispositions spéciales aux autorails

ART. 9 - Par dérogation aux articles et 50 des cahiers des charges (voir le texte de cet article à la suite de l'article 42 du Cahier type).

- ARTICLE 51 -

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Extrait du Décret du 30 décembre 1933

(J.O. du 31-12-1933)

pris en application de l'article 2 de la loi du 8 juillet 1933 :

"Art. 5 - La procédure définie aux paragraphes 1^{er} et 2^o de l'article 1^{er} est également applicable à la modification des prix de transport et des frais accessoires qui, aux termes des articles et 51 des Cahiers des Charges sont fixés par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition des Réseaux.

(cf. ci-dessous, à la suite de l'art. 48 du Cahier type, le texte des paragraphes 1^{er} et 2^o de l'article 1^{er} du Décret et le texte de l'article 1^{er} du Décret du 28 octobre 1935).

L'article 51 du type, relatif à la fixation des frais accessoires non mentionnés dans les tarifs (tarif de l'article 42 du type), devient sans objet du fait des nouvelles dispositions adoptées, tant pour le dit article 42 que pour l'article 43 du projet (48 du type), d'après lequel ces frais sont fixés par les tarifs, comme les frais de transport proprement dits.

- ARTICLE 52 -

La Compagnie sera tenue de faire soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Extrait du Décret du 30 décembre 1933
(J.O. du 31-12-1933).

"Art. 2 - Les tarifs applicables dans les services que les réseaux pourront être autorisés à établir en remplacement des services par fer, sont arrêtés par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition des réseaux, comme il est prévu au paragraphe 3° de l'article 1er; un prix maximum et un prix minimum sont fixés pour le transport des voyageurs et de chaque catégorie de marchandises.

Les prix à percevoir du public sont compris entre ce maximum et ce minimum; leur mise en application est soumise à la procédure définie au § 3° de l'article 1er ci-dessus (Voir art. 42 du projet = 48 du type).

Les mêmes dispositions s'appliquent dans le cas des services de desserte à domicile ainsi que dans celui des services de correspondance.

Toutefois, lorsque ces services sont effectués par un entrepreneur qui ne reçoit comme rémunération que les prix qu'il perçoit du public, les réseaux ne sont pas tenus de soumettre à l'approbation du Ministre un prix maximum et un prix minimum. La mise en application des prix est seulement soumise à la procédure définie au § 3° de l'art. 1er ci-dessus. (Voir art. 42 du projet = art. 48 du type).

- ARTICLE 46 -

La Société Nationale sera tenue de faire soit elle-même soit par un intermédiaire dont elle répondra l'enlèvement et la remise des marchandises au domicile des expéditeurs ou des destinataires, ou dans des bureaux ou dépôts installés dans des localités quelconques par ses soins ou ceux d'un correspondant qu'elle agréera.

Les services d'enlèvement et de livraison à domicile ne seront point obligatoires en dehors de la zone agglomérée des localités non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5000 habitants, soit un centre de population de 5000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

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

Les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais l'enlèvement ou la remise des marchandises en gare. Toutefois, des tarifs, établis ou modifiés comme il est dit à l'article 42, pourront comporter la livraison d'office au domicile du destinataire soit pour la totalité des transports de certaines catégories déterminées, soit dans des cas qu'ils stipuleront.

- ARTICLE 46 -

Bien qu'il ait figuré à l'article 9 de l'avenant du 3 juillet 1933 à la convention du 28 juin 1921 entre l'Etat et les Grands Réseaux dans l'énumération des articles susceptibles de donner lieu à dérogations par la voie des décrets d'assouplissement, l'article 52 du type n'a en fait été modifié par les dits décrets qu'en ce qui concerne la procédure de détermination des tarifs (3° et 4° alinéas de l'article 2 du décret du 30 décembre 1933). Mais une autre dérogation importante a été introduite dans certains tarifs (tarifs des petits colis, des vins en fûts, etc ...), qui contrairement au dernier alinéa de l'article 52 du type, ont prévu, sous certaines réserves, la livraison d'office à domicile. D'autre part, l'usage s'est établi de recevoir ou de livrer certains transports, non en gare ou à domicile, mais dans des bureaux ou dépôts ouverts par les réseaux dans les localités; il semble désirable de consacrer dans le cahier des charges cette formule qui est de nature à favoriser le développement du trafic.

La rédaction de l'article 46 du projet a été adaptée à ces diverses considérations. D'autre part on a fait disparaître les termes de factage et de camionnage comme suite à la suppression des notions de grande et de petite vitesses.

En ce qui concerne la fixation des tarifs, on a fait disparaître l'obligation de prévoir des tarifs à maximum et à minimum (décret du 30 décembre 1933). La procédure d'approbation prévue correspond aux règles actuellement en vigueur.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845 de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

La Société Nationale pourra passer avec toutes entreprises de transport par route, par eau et par air les accords nécessaires pour satisfaire dans les meilleures conditions possibles aux besoins du public et aux nécessités du Service dont elle est chargée.

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

Comme le précédent, l'article 53 du type figurait à l'article 9 de l'avenant du 6 juillet 1933 dans l'énumération des articles susceptibles de donner lieu à dérogations par la voie des décrets d'assouplissement, mais il n'a pas en fait été modifié par ces décrets.

La rédaction proposée pour l'article 46 précédent (52 du type) étant applicable à l'ensemble des Services de correspondance, l'article 53 vise les accords que le Chemin de fer pourra conclure avec certains entrepreneurs, notamment en vue de mettre en oeuvre la coordination des transports.

Toutefois afin de vérifier que ces accords ne sont pas susceptibles de porter préjudice à certaines entreprises, le deuxième alinéa prévoit l'approbation ministérielle dans le cas où plusieurs entrepreneurs sont intéressés à la relation.

TITRE V

Stipulations relatives à divers services publics

- ARTICLE 54 -

Les militaires ou marins voyageant en corps aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

TITRE IV

Stipulations relatives à divers services Publics

- ARTICLE 48 -

Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission ou rentrant dans leurs foyers après libération ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages qu'au quart.

- de la taxe du tarif général pour les militaires et marins ainsi que pour les bagages;

- de la taxe à l'unité fixée par les tarifs commerciaux, applicables sur toutes relations sans conditions spéciales, pour les chevaux.

La réduction résultant de l'alinéa ci-dessus ne s'applique qu'au prix de transport proprement dit à l'exclusion des frais accessoires et des suppléments prévus pour l'usage de certaines voitures ou de certains trains.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire, naval ou aérien sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Société Nationale serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport; les taxes à percevoir en ce cas seraient déterminées par des conventions spéciales qui comporteraient, le cas échéant, le remboursement des frais nécessaires à la remise en état des lignes dont l'entretien aurait été antérieurement réduit ou suspendu dans les conditions prévues au second alinéa de l'article 33 ci-dessus.

- ARTICLE 48 -

Le projet de Cahier des charges (article 39-42 du type modifié) ne comportant plus aucune indication de prix, il n'est plus possible à l'article 48 de se référer aux taxes du Cahier des charges pour la fixation du prix à payer pour les militaires et les marins, leurs chevaux et bagages. C'est pourquoi nous avons envisagé de rattacher la taxation des militaires et marins aux taxes prévues par les tarifs généraux.

En ce qui concerne les militaires et marins eux-mêmes, les prix actuels comportent, sur les prix appliqués aux voyageurs ordinaires utilisant des billets simples, une réduction de 75 % en 1^{re} classe (13 centimes par Km. contre 52 pour les voyageurs ordinaires), 72,2 % en 2^e classe (10 centimes par Km. contre 36) et 69 % en 3^e classe (7,75 centimes par Km. contre 25).

L'Administration de la Guerre a demandé que le "quart militaire" prévu par le Cahier des Charges soit appliqué sur les tarifs commerciaux ordinaires et non sur les tarifs maxima de l'article 42. Etant donné que les nouveaux tarifs voyageurs envisagés en vue de l'équilibre financier comportent des prix kilométriques des billets simples de 33 c. en 3^e classe, 44 c. en 2^e classe et 60 c. en 1^{re} classe ce qui correspond à des coefficients de relèvement de 6 - 5,87 et 6 par rapport aux prix de l'ancien Cahier des Charges, il est légitime de revenir à l'ancien "quart militaire" ce qui donnera satisfaction à la demande de l'Administration de la Guerre.

D'autre part, les réductions étant désormais prévues, non plus par rapport aux maxima du Cahier des Charges mais par rapport aux tarifs généraux, et ceux-ci fixant non seulement les prix de transport proprement dits, mais aussi certains frais accessoires, la nouvelle rédaction prévoit que la réduction du tarif militaire ne s'appliquerait qu'aux prix de transport proprement dits, ce qui est le cas actuellement.

En ce qui concerne enfin le 3^e alinéa du nouvel article, qui ne vise en fait que les transports de la mobilisation ou du temps de guerre, il n'a pas été possible de continuer à prévoir que la taxe serait la moitié de la taxe du tarif du Cahier des Charges; d'autre part, en raison de la multiplicité des tarifications commerciales qui peuvent être intéressées, il n'a pas été non plus possible de fixer d'une façon simple un pourcentage de réduction par rapport aux divers tarifs commerciaux. Dans ces conditions, nous avons prévu que les taxes à percevoir dans le cas intéressé seraient déterminées par des conventions spéciales. Il doit être entendu que ces Conventions seraient établies sur des bases ayant pour résultat de consolider la situation telle qu'elle ressort du précédent article 54. Toutefois il a été prévu in fine que, pour les lignes dont l'entretien aurait été suspendu ou réduit par application de l'article 33, l'Administration de la Guerre rembourserait les frais de remise en état des lignes.

ARTICLE 55

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

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

ARTICLE 56

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit:

1°- A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de 2^e classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2°- Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3°- Un train spécial régulier, dit train journalier de la poste, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour à la disposition du Ministre des Finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4°- L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi sont réglés par le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances, la compagnie entendue.

5°- Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru par la première voiture et vingt-cinq centimes par chaque voiture en sus de la première.

6°- La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport à son profit, des voyageurs et des marchandises.

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

8°- Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police; le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie.

9°- L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des Travaux Publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8.000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

ARTICLE 49

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

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

ARTICLE 50

a) Sauf révision intervenue d'un commun accord entre l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones et la Société Nationale en vue de réduire le prix de revient des obligations stipulées ci-après, le service des lettres et des dépêches sera fait comme il suit:

1°- A chacun des trains de voyageurs et de marchandises autres que les trains à composition spéciale désignés par le Ministre des Travaux Publics, circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Société Nationale sera tenue de réserver deux compartiments spéciaux d'une voiture à voyageurs ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Société Nationale.

2°- Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments la Société Nationale sera tenue d'admettre la substitution d'une voiture spéciale aux wagons ordinaires.

Lorsque la Société Nationale voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'Administration des postes dix jours à l'avance.

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

4°- L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le Ministre des Travaux Publics, l'Administration des Postes et la Société Nationale entendues.

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

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

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

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

9°- L'Administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des Travaux Publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. L'Administration des postes fera entretenir ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera effectué par la Société Nationale.

ARTICLE 49

Cet article a été repris sans changement.

ARTICLE 50

L'article 20 de la convention du 31 août 1937 et l'article 14 du décret-loi de la même date prévoient que l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones versera chaque année à la Société Nationale une somme déterminée de manière à couvrir le prix de revient des services reçus par elle de la Société Nationale, en vertu du Cahier des Charges, à titre gratuit ou à prix réduits, et, d'autre part, que, dans le but de diminuer le prix de revient susvisé il pourra être, d'un commun accord entre l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones et la Société Nationale, procédé à une révision des obligations de la Société Nationale à l'égard de cette Administration.

Il y a lieu de remarquer par ailleurs que les dispositions de l'article 56 du type ont été déjà modifiées, d'une part par les conventions de 1883 qui ont élevé de 8.000 à 10.000 kgs la limite du poids des voitures postales, stipulée au 9° de l'article, d'autre part par le titre II de la convention du 19 décembre 1925 qui a précisé les règles relatives à la circulation des véhicules postaux en étendant les facilités offertes à l'Administration des Postes.

Il a paru que, compte tenu de ces diverses modifications, le texte à prévoir pour l'article 50 du projet devait comporter:

1°- d'une part, la reproduction des dispositions de l'article 56 du type,

- en supprimant pour les compartiments spéciaux du 1° et les places du 12° l'indication de la classe qui n'a plus de raison d'être, compte tenu des modifications apportées aux articles 35 (32 du type) et 39 (42 du type);

- en y adaptant à la situation actuelle la désignation des Ministères chargés d'une part des Travaux Publics, d'autre part des Postes, Télégraphes et Téléphones;

- en éliminant tout ce qui touche à la gratuité ou à la rémunération des prestations déterminées par le texte (ce qui entraîne la suppression du 10°);

2°- d'autre part, l'addition des dispositions résultant des clauses sus-rappelées de la convention et du décret-loi du 31 août 1937, dispositions qui sont inscrites d'une part en tête du paragraphe a), d'autre part dans le paragraphe b).

Enfin le 2° alinéa du 2° a été modifié pour ramener de 15 à 10 jours le délai de préavis en cas de modification d'horaire, ce qui correspond à la situation de fait actuelle et, dans certains cas, au préavis demandé par le Ministre des Travaux Publics.

10°- La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

11°- La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12°- La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de 2^e classe ou de 1^{re} classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de 2^e classe.

13°- La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôts de dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements et du double à Paris.

14°- La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15°- La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16°- L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17°- Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Le poids à pleine charge de ces voitures pourra atteindre celui des voitures, autres que les automotrices, du modèle le plus grand et le plus lourd, employées normalement par la Société Nationale sur la ligne et dans le train considérés pour l'exécution de son propre service, et une tolérance de poids de dix pour cent (10 %) sera admise.

10°- La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'Administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Société Nationale obtiendrait, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

11°- La Société Nationale sera tenue de transporter par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par le Directeur Général des Postes.

12°- La Société Nationale sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'Administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de soixante-quatre mètres carrés, dans les gares de départements, et du double à Paris.

13°- La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Société Nationale lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

14°- La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'Administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la Société Nationale.

15°- L'Administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Société Nationale, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

16°- Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Société Nationale.

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

ARTICLE 57

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

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

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de 3^e classe, telle qu'elle est fixée par le présent Cahier des Charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de 2^e classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de 20 centimes par compartiment et par kilomètre.

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

ARTICLE 51

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

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

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

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne paieront que la taxe fixée pour les militaires ou marins, en application de l'article 48 du présent Cahier des Charges.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

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

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

ARTICLE 51

Les modifications apportées à l'article 57 du type sont de pure forme, et comportent:

a) pour la taxation du transport des employés gardiens et prisonniers (3^e alinéa) la substitution de "aux voyageurs ordinaires de la classe inférieure", à l'expression "aux places de 3^e classe", et, pour la taxation du transport des gendarmes (4^e alinéa), la substitution d'une référence à l'article 48 à l'indication du quart du tarif du Cahier des Charges; ces retouches résultant de la suppression des taxes dans le corps de l'article 39 (42 du type).

b) pour le transport en voitures de la Société Nationale (6^e alinéa), le remplacement du prix fixe indiqué pour chaque compartiment par le prix de trois places au tarif général dans le type de compartiment utilisé.

ARTICLE 58

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

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

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils de lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite des travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le Ministre des Travaux Publics agissant de concert avec le Ministre de l'Intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du Ministre de l'Intérieur se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

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

ARTICLE 52

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

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

La Société Nationale sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Société Nationale auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu, aux frais et par les soins de l'Administration des lignes télégraphiques.

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

Elle pourra, avec l'autorisation du Ministre des postes, télégraphes et téléphones, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

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

Les dispositions du paragraphe b) de l'article 50 ci-dessus sont applicables aux prestations fournies par la Société Nationale aux termes des 2^e, 4^e et 5^e alinéas du présent article.

ARTICLE 53

Les Arrangements ou Conventions qui pourront intervenir en dehors des stipulations des articles 48 à 52 ci-dessus entre la Société Nationale et les Services Publics ne pourront comporter, par rapport aux tarifs ordinaires, que des modifications justifiées par les accroissements de trafic et les réductions de dépenses que ces arrangements ou conventions seront susceptibles de procurer au chemin de fer.

Ces Arrangements ou Conventions seront soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics qui appréciera si les conditions définies à l'alinéa précédent sont satisfaites.

ARTICLE 52

Cet article est reproduit avec les modifications de forme résultant de la mise à jour de la dénomination des Ministères visés dans le texte et avec une modification de fond plus importante, qui met à la charge de l'Administration des lignes télégraphiques, les frais résultant du déplacement de ces lignes nécessités par des travaux exécutés sur le chemin de fer, frais qui incombait jusqu'ici aux Réseaux.

Il a paru en outre nécessaire, pour éviter toute ambiguïté, d'y supprimer tout ce qui touche à la gratuité des prestations et d'y ajouter un alinéa relatif à l'application au service télégraphique des dispositions des articles 14 du décret-loi et 20 de la convention du 31 août 1937, qui figurent déjà à l'article 50 du projet (56 du type).

ARTICLE 53

Alors que le décret-loi et la convention du 31 août 1937, respectivement dans leurs articles 14 et 20, comportent des dispositions spéciales touchant le règlement par l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones du prix des prestations reçues par elle de la Société Nationale, à titre gratuit ou à prix réduits, ces textes sont muets en ce qui concerne les autres services publics. Il paraît à tout le moins nécessaire de prévoir à ce sujet les conditions dans lesquelles les arrangements ou conventions qui pourront intervenir entre la Société Nationale et les services publics pourront comporter des réductions par rapport aux tarifs ordinaires. L'article 53 (nouveau) du projet prévoit que les modifications de tarifs accordées aux services publics devront être justifiées par des considérations du même ordre que lorsqu'il s'agit de modifier les tarifs commerciaux ordinaires.

TITRE VI

Clauses diverses

ARTICLE 59

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction des routes nationales départementales ou vicinales de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la Compagnie.

ARTICLE 60

Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la Compagnie.

TITRE V

Clauses diverses

ARTICLE 54

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les lignes objet de la présente concession, la Société Nationale ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la Société Nationale.

ARTICLE 55

Lorsque le Gouvernement exécutera, sur le territoire métropolitain français, une nouvelle ligne de chemin de fer d'intérêt général, ou en autorisera l'exécution, la Société Nationale pourra sur sa demande et à conditions égales, en obtenir l'exploitation par priorité sur tout autre demandeur; en ce cas, les conditions financières d'établissement de la ligne nouvelle, dont la construction et l'exploitation seront soumises aux dispositions du présent Cahier des Charges, seront réglées par une convention particulière, comme il est dit à l'article 43 de la convention du 31 août 1937.

ARTICLE 54

Cet article a été reproduit sans modification de fond.

ARTICLE 55

La disposition de l'article 60 du type ne paraît plus présenter aucun intérêt, puisque, du fait des clauses financières de la convention du 31 août 1937, la Société Nationale peut, à défaut d'une indemnité directe, se trouver amenée, par la création de voies concurrentes, à relever ses tarifs pour rétablir son équilibre financier, et, si le relèvement nécessaire lui est refusé, à recevoir une subvention de l'Etat qui aurait alors en fait, si non en droit, le caractère d'une véritable indemnité indirecte.

Par contre, il semble logique, étant donné le caractère de la Société Nationale que l'Etat lui réserve, sinon l'exclusivité du droit d'exploiter toute nouvelle ligne d'intérêt général qui viendrait à être construite, tout au moins un droit de priorité à conditions égales, sur tout autre demandeur. C'est l'objet de l'article 55 du projet qui remplace l'article 60 du type, et dans lequel a été introduite, au sujet des conditions financières d'établissement des lignes nouvelles éventuelles, une référence à l'article 43 de la convention du 31 août 1937.

ARTICLE 61

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à des embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, les dites compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles, sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchements ou de prolongements, joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service du transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la compagnie, la redevance à payer à ladite compagnie sera réglée d'un commun accord entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des dites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

ARTICLE 56

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les chemins qui font l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établis en prolongement du même chemin, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun frais particuliers pour la Société Nationale.

Les concessionnaires ou exploitants de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les prix à convenir, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où la Société Nationale et les concessionnaires ou exploitants des embranchements et prolongements ne pourraient s'entendre entre eux, sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Dans le cas où le concessionnaire ou exploitant d'un embranchement ou d'un prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la Société Nationale ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, ils seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu au point de jonction des diverses lignes.

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

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des dites gares, il sera statué par le Ministre des Travaux Publics, la Société Nationale et le concessionnaire ou exploitant entendus.

La Société Nationale ou le concessionnaire ou exploitant qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où ils ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

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

ARTICLE 56

Dans cet article, qui se réfère d'abord au précédent, la notion de "Compagnies concessionnaires" des embranchements et prolongements a été élargie sous la dénomination de "concessionnaires ou exploitants" pour tenir compte des divers régimes possibles d'exploitation tels qu'affermage, régie, etc..... et de légères retouches de forme ont été apportées au texte pour tenir compte de cette rectification.

Au troisième alinéa, la référence aux "tarifs ci-dessus déterminés" (tarifs de l'article 42, discriminés en transport et péage, qui ne sont plus spécifiés par le nouveau texte), est remplacée par la notion de "prix à convenir". Par voie de conséquence, le quatrième alinéa, qui parle du péage et le règle sur le nombre de kilomètres à parcourir et le neuvième alinéa, qui prévoit une réduction éventuelle du péage fixé par le cahier des charges, deviennent inutiles et sont supprimés.

Enfin, il a paru opportun d'ajouter au projet un alinéa final qui supprime les avantages consentis aux embranchements et prolongements, lorsque ceux-ci cessent d'être effectivement exploités par la voie de fer, ou lorsque cessent d'être exploitées les lignes de la Société Nationale sur lesquelles ils s'embranchent ou se raccordent.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° - Si le prolongement ou l'embranchement n'apas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° - Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° - Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° - Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le gouvernement.

En cas de difficultés entre la Société Nationale et les concessionnaires ou exploitants pour l'application de cette clause, il sera statué par le Ministre des Travaux Publics.

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

ARTICLE 62

La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

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

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

L'Administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

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

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer les établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

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

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

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguille et des barrières des embranchements autorisés par l'Administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté il sera statué par l'Administration, la compagnie entendue.

ARTICLE 57

Réserve faite du droit à indemnité résultant dans certains cas des dispositions de l'art. 3 de la loi du 3 décembre 1908, la Société Nationale sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines, d'usines ou de carrières ou avec tout autre propriétaire ou concessionnaire d'entrepôts ou de magasins généraux, ou avec tout concessionnaire de l'outillage public ou propriétaire d'un outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la Société Nationale entendue.

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

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

L'Administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

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

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

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

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

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

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

En cas de difficulté, il sera statué par l'Administration, la Société Nationale entendue.

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

ARTICLE 57

La modification de cet article est prévue par le décret-loi et la convention du 31 août 1937.

D'une part, le texte du type ne prévoit la faculté d'obtenir un embranchement que pour les propriétaires de mines et d'usines, alors qu'une large extension des obligations de l'article 62 a été prévue tant par l'article 87 de la loi de finances du 13 avril 1898 pour les concessions futures que, sous réserve d'un droit d'indemnité éventuelle, par la loi du 3 décembre 1908 pour les concessions déjà existantes, et qu'en conséquence de ces dispositions, des textes ultérieurs (par exemple la Convention du 20 février 1913, approuvée par la loi du 7 juillet 1913 pour la Compagnie d'Orléans) ont prévu la faculté d'embranchement pour les propriétaires de carrières et les propriétaires ou concessionnaires d'entrepôts ou de magasins généraux.

Le premier alinéa de l'article a été rédigé en tenant compte de ces dispositions législatives.

D'autre part, il a paru nécessaire, comme conséquence de ce qui a été fait pour l'article 42 du type (voir ci-dessus article 39 du projet) et les articles suivants, de supprimer de l'article les alinéas relatifs à la taxe de fourniture et d'envoi du matériel (17^e et 18^e alinéas du type), à la durée de séjour des wagons sur les embranchements et à la taxe d'excédent de séjour (10^e, 11^e et 12^e alinéas), et aux détails d'assiette des taxes ci-dessus réglés par les 21^e, 22^e et 23^e alinéas; toutes ces dispositions devront être réglées par des tarifs, dont le mode d'établissement et le principe sont déterminés par le 14^e alinéa du projet.

Enfin, un alinéa final précise, conformément à la pratique actuelle, l'obligation de communiquer au Ministre des Travaux Publics les traités qui règlent les questions spéciales à chaque embranchement.

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

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner, par un arrêté, la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'Administration Supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour la non exécution de ces conditions.

Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0 fr 12 par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, 0 fr 04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront l'objet d'un règlement arrêté par l'Administration Supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3.500 kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par l'Administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Extrait de la Loi du 13 avril 1898 (loi de finances)
(J.O. du 14-4-1898):

"Art. 87 - A partir du 1er mai 1898, tout décret portant concession d'un chemin de fer d'intérêt général..... imposera au concessionnaire l'obligation d'étendre aux propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux et aux concessionnaires de l'outillage public des ports maritimes ou de navigation intérieure, le droit d'embranchement.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Société Nationale, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner, par un arrêté, la suspension du service, et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'Administration Supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Société Nationale serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Des tarifs établis comme il est dit à l'article 42 ci-dessus détermineront les perceptions à effectuer par la Société Nationale pour l'indemniser de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, le temps pendant lequel les wagons pourront séjourner sur les embranchements et les indemnités à payer au cas où ce temps serait dépassé, et toutes autres dispositions relatives aux conditions générales d'usage des embranchements particuliers, notamment en ce qui touche le mode de décompte des sommes à percevoir par la Société Nationale.

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

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Société Nationale.

Les conditions spéciales à chaque embranchement particulier seront fixées par un traité à intervenir entre la Société Nationale et le demandeur, lequel traité sera communiqué au Ministre des Travaux Publics et applicable d'office quinze jours après cette communication si le Ministre des Travaux Publics n'y a pas fait opposition.

reconnu aux propriétaires de mines et d'usines, dans les conditions stipulées à l'article 62 du Cahier des Charges des concessions de chemins de fer d'intérêt général annexé à la loi du 4 décembre 1875....."

Extrait de la loi du 3 décembre 1908 :

ART. 1er - Est étendu aux propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux ainsi qu'aux concessionnaires d'un outillage public et aux propriétaires d'un outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure, le droit d'embranchement reconnu aux propriétaires de mines ou d'usines, dans les conditions stipulées par l'art. 62 du Cahier des Charges des concessions de chemins de fer d'intérêt général annexé à la loi du 4 décembre 1875, par l'art 61 du Cahier des Charges des concessions de chemins de fer d'intérêt local établis en exécution de la loi du 11 juin 1880 et par l'art. 70 du décret du 16 juillet 1907, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'art. 38 de la loi du 11 juin 1880 (établissement et exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques).

ART. 2 - Des décrets rendus en Conseil d'Etat, les Compagnies entendues, pourront, lorsque l'utilité en aura été reconnue après enquête, prescrire l'exécution des bassins et installations nécessaires pour assurer l'accès des bateaux dans les gares de chemins de fer.

Les travaux seront exécutés par les Compagnies sur les projets approuvés par le Ministre des Travaux Publics; les dépenses de premier établissement seront supportées par l'Etat avec, s'il y a lieu, le concours des intéressés.

ART. 3 - Il sera statué par le Conseil d'Etat sur les indemnités qui pourraient être réclamées par les Compagnies de Chemins de fer à raison du préjudice qui leur serait causé par l'application de la présente loi.

ARTICLE 63

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis, seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

ARTICLE 64

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

ARTICLE 65

Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

ARTICLE 66

Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

ARTICLE 58

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la Société Nationale.

ARTICLE 59

Les agents et gardes que la Société Nationale établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

ARTICLE 60

La Société Nationale réservera aux invalides de guerre, aux veuves de guerre et aux anciens militaires non invalides de guerre, une proportion déterminée de certains emplois, conformément aux textes d'ordre législatif, réglementaire ou contractuel en vigueur.

ARTICLE 61

Il sera institué auprès de la Société Nationale un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de suivre ses opérations, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des Ingénieurs de l'Etat.

ARTICLE 58

Cet article n'a pas été modifié

ARTICLE 59

Cet article n'a pas été modifié

ARTICLE 60

L'article 65 du type ne vise que les anciens militaires libérés du service; ses dispositions ont été considérablement modifiées dans la pratique, tant par l'extension aux invalides de guerre et aux veuves de guerre que par la substitution à la proportion fixe de moitié de proportions variables suivant la nature des emplois. Le texte a été en conséquence renanié pour renvoyer purement et simplement à la législation et aux conventions en vigueur.

ARTICLE 61

Cet article a été reproduit sans changement.

ARTICLE 67

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor public une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'Etat.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Extrait du Décret du 1er juillet 1925 :

Art. 1er - A partir du 1er janvier 1925, la somme de cent vingt francs (120 Frs) par chaque kilomètre de chemin de fer exploité, que les Compagnies du Nord, de l'Est, de P.L.M., de P.O. et du Midi sont tenues de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, en vertu de l'article 67 susvisé des Cahiers des Charges, pour pourvoir aux frais de contrôle de l'exploitation, est portée à cent cinquante francs (150 Frs).

ARTICLE 62

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la Société Nationale. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

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

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 52 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'Etat.

ARTICLE 62

Le montant kilométrique des frais de contrôle, fixés à l'origine à 120 Frs, a été majoré à diverses reprises et porté en dernier lieu à 600 Frs, à partir du 1er janvier 1930 (50 Frs pour les sections non encore exploitées); ces taux sont actuellement en cours de révision, et le texte de l'article, qui ne comporte d'autre modification notable que la suppression de la clause coercitive du dernier alinéa, devenue inutile, devra être complété par l'indication des taux qui seront fixés en définitive.

ARTICLE 36

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien, le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, qu'elle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc...

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares l'Etat sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Les dispositions ci-dessus ont été modifiées tant par celles de la Convention du 28 juin 1921 (art. 21), approuvée par la loi du 29 octobre 1921, que par celles de la Convention du 6 juillet 1933 (art. 6 et 7) (loi du 8 juillet 1933) qui, devant plus d'application, n'ont pas paru devoir être reproduites ici.

ARTICLE 63

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

Sous réserve du cas visé au dernier alinéa de l'article 32 ci-dessus, la Société Nationale sera tenue de remettre au Gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc... Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du dit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc... ainsi que de tous les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares.

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

ARTICLE 63

On a indiqué plus haut les motifs qui ont conduit à supprimer le titre III du type et à reporter parmi les clauses diverses les dispositions de l'article 36 relatives à la remise des lignes et du matériel en fin de concession.

Ces dispositions ont été modifiées sur les points suivants, pour lesquels une adaptation au caractère de la Société Nationale est évidemment nécessaire.

a) les clauses coercitives du 3ème alinéa, qui n'ont plus leur raison d'être du fait du rôle prépondérant de l'Etat dans la Société, sont supprimées;

b) la faculté réciproque de reprendre les objets mobiliers ou d'en requérir la reprise, en fin de concession, a été remplacée par la remise obligatoire de ces objets à l'Etat, avec suppression de la limitation prévue pour la reprise des approvisionnements.

c) il est prévu qu'en fin de concession, l'Etat sera substitué à la Société Nationale dans toutes concessions, tous affermages, toutes participations directes ou indirectes, pris par elle au cours de son existence, étant d'ailleurs rappelé que l'article 1er de la Convention du 31 août 1937 subordonne ces opérations à l'autorisation des Ministres des Travaux Publics et des Finances.

ARTICLE 68

Avant la promulgation de la loi de concession, le concessionnaire déposera au Trésor Public une somme de 670.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la Compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

ARTICLE 69

La Compagnie devra faire élection de domicile à Nîmes.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au Secrétariat Général de la Préfecture du Gard.

ARTICLE 64

La Société Nationale sera dispensée de tout cautionnement.

ARTICLE 65

La Société Nationale devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable, lorsqu'elle sera faite au Secrétariat Général de la Préfecture de la Seine.

ARTICLE 66

Les voies ferrées des quais des ports maritimes et de navigation intérieure et les voies mères d'embranchements que la Société Nationale reçoit le droit d'exploiter, soit des Administrations des Chemins de fer de l'Etat et des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, soit des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, et les deux Syndicats de la Grande et de la Petite Ceinture de Paris, et qui faisaient antérieurement l'objet de cahiers des charges spéciaux, feront ultérieurement l'objet d'un cahier des charges particulier commun à l'ensemble de ces voies, lequel sera approuvé dans les mêmes formes que le présent Cahier des Charges. Ce Cahier des Charges sera, pour les voies ferrées des quais des ports maritimes et fluviaux, établi conformément au type annexé à la circulaire ministérielle du 15 avril 1935, sous réserve d'adaptation, tant à la nature et au caractère de la Société Nationale qu'aux diverses dispositions législatives et réglementaires dont il est tenu compte dans le présent Cahier des Charges, et notamment des deux décrets d'assouplissement du 20 décembre 1933 (complété par celui du 28 octobre 1935) et du 19 janvier 1934.

A titre transitoire, et jusqu'à la mise en vigueur du Cahier des Charges particulier visé à l'alinéa précédent, les voies visées au dit alinéa demeureront soumises aux dispositions de leurs Cahiers des Charges antérieurs, lorsqu'elles dérogent à celles qui précèdent, sauf en ce qui concerne les règles fixées par le titre III du présent Cahier des Charges qui leur seront immédiatement applicables, nonobstant les dispositions contraires des Cahiers des Charges antérieurs susvisés.

ARTICLE 64

La Société Nationale paraît, en raison de son caractère, devoir être dispensée de tout cautionnement pour les lignes nouvelles concédées, en cours de construction ou à construire. L'article a été modifié en conséquence.

ARTICLE 65

Cet article, qui prévoyait pour la Compagnie une élection de domicile à Nîmes, et, à défaut, des notifications ou significations, à la Préfecture du Gard, a été modifié pour substituer "Paris" et la "Seine" à "Nîmes" et au "Gard".

ARTICLE 66

L'énumération des lignes concédées donnée par l'article 1er ne comporte que les lignes du réseau principal, à l'exclusion des voies des quais des ports maritimes et de navigation intérieure et des voies mères d'embranchements qui, à de rares exceptions près, ont fait jusqu'ici l'objet de concessions séparées et de cahiers des charges spéciaux. Il a paru justifié de prévoir pour ces concessions:

1°- pour l'avenir, l'élaboration d'un cahier des charges particulier, commun à l'ensemble de ces voies, établi pour les voies de quais d'après le type annexé à la circulaire ministérielle du 15 avril 1935, sauf adaptations reconnues nécessaires.

2°- à titre transitoire, et jusqu'à l'établissement du Cahier des Charges particulier susvisé; le maintien pur et simple de leurs cahiers des charges actuels dans le cas où ceux-ci dérogent au présent cahier, sauf à leur faire immédiatement application des règles du titre III (tarifs, délais etc...).

C'est l'objet de l'article 66 (nouveau) du projet.

ARTICLE 70

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'Etat.

ARTICLE 67

Les dispositions du présent cahier des charges qui ne répondront plus, à un moment donné, à la situation du chemin de fer pourront être modifiées, sur la proposition de la Société Nationale par un décret rendu en Conseil d'Etat et contresigné du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances.

ARTICLE 68

Les contestations qui s'élèveraient entre la Société Nationale et l'Administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent Cahier des Charges seront jugées administrativement par le Conseil de Préfecture du département de la Seine, sauf recours en Conseil d'Etat.

ARTICLE 67

La Convention du 31 août 1937 prévoit, dans son article 40 (dernier alinéa) que les dispositions du nouveau cahier des charges qui ne répondront plus, à un moment donné, à la situation du chemin de fer, pourront être modifiées sur proposition de la Société Nationale et par décret rendu en Conseil d'Etat et contresigné des Ministres des Travaux Publics et des Finances.

L'article 67 du projet reproduit cette disposition.

ARTICLE 68

Cet article paraît devoir être maintenu en ce qui concerne les contestations susceptibles de s'élever éventuellement entre la Société Nationale et certaines Administrations de l'Etat, autres que l'Administration concédante (Travaux Publics), en raison notamment de l'application des "stipulations relatives à divers services publics" qui font l'objet du Titre IV du Cahier des Charges.

Il a donc été reproduit sans modification.

per tirage du $\frac{10}{11}$
37