http://cnum.cnam.fr
Conservatoire numérique des Arts & Métiers

Auteur ou collectivité : Marlio, L.
Auteur : Marlio, L.
Titre : Voies ferrées (France, Algérie, Tunisie, et colonies françaises)

Auteur : Marlio, L.
Titre du volume : Tome II

Adresse : Paris : P. Dupont, 1912
Collation : 535 p. ; 22 cm
Cote : CNAM-BIB 8 Le 386 (2)
Sujet(s) : Voies ferrées

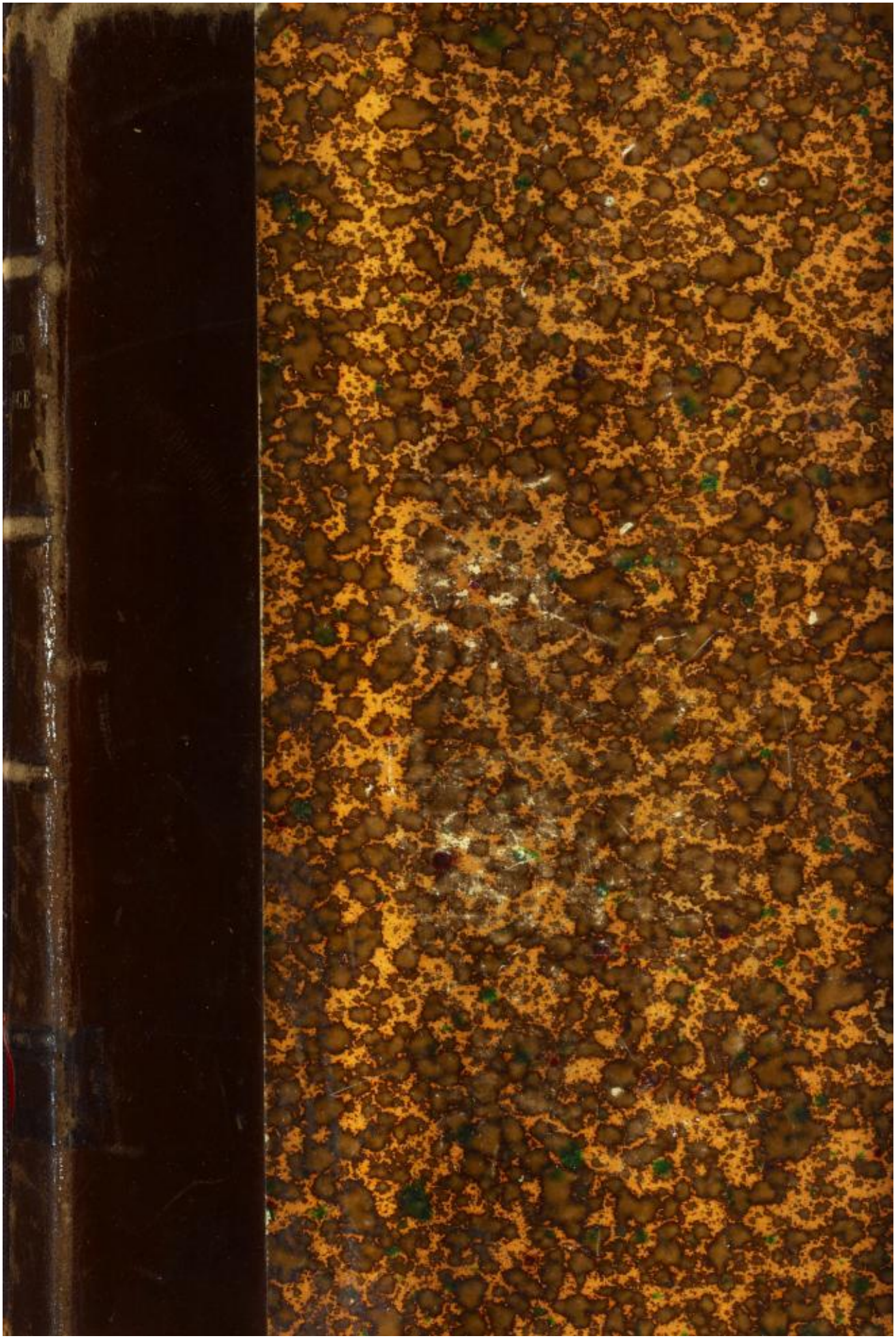
Date de mise en ligne : 08/11/2016
Langue : Français

URL permanente : http://cnum.cnam.fr/redir?8LE386.2

La reproduction de tout ou partie des documents pour un usage personnel ou d'enseignement est autorisée, à condition que la mention complète de la source (*Conservatoire national des arts et métiers, Conservatoire numérique http://cnum.cnam.fr*) soit indiquée clairement. Toutes les utilisations à d'autres fins, notamment commerciales, sont soumises à autorisation, et/ou au règlement d'un droit de reproduction.

You may make digital or hard copies of this document for personal or classroom use, as long as the copies indicate *Conservatoire national des arts et métiers, Conservatoire numérique http://cnum.cnam.fr*. You may assemble and distribute links that point to other *CNUM* documents. Please do not republish these PDFs, or post them on other servers, or redistribute them to lists, without first getting explicit permission from *CNUM*.

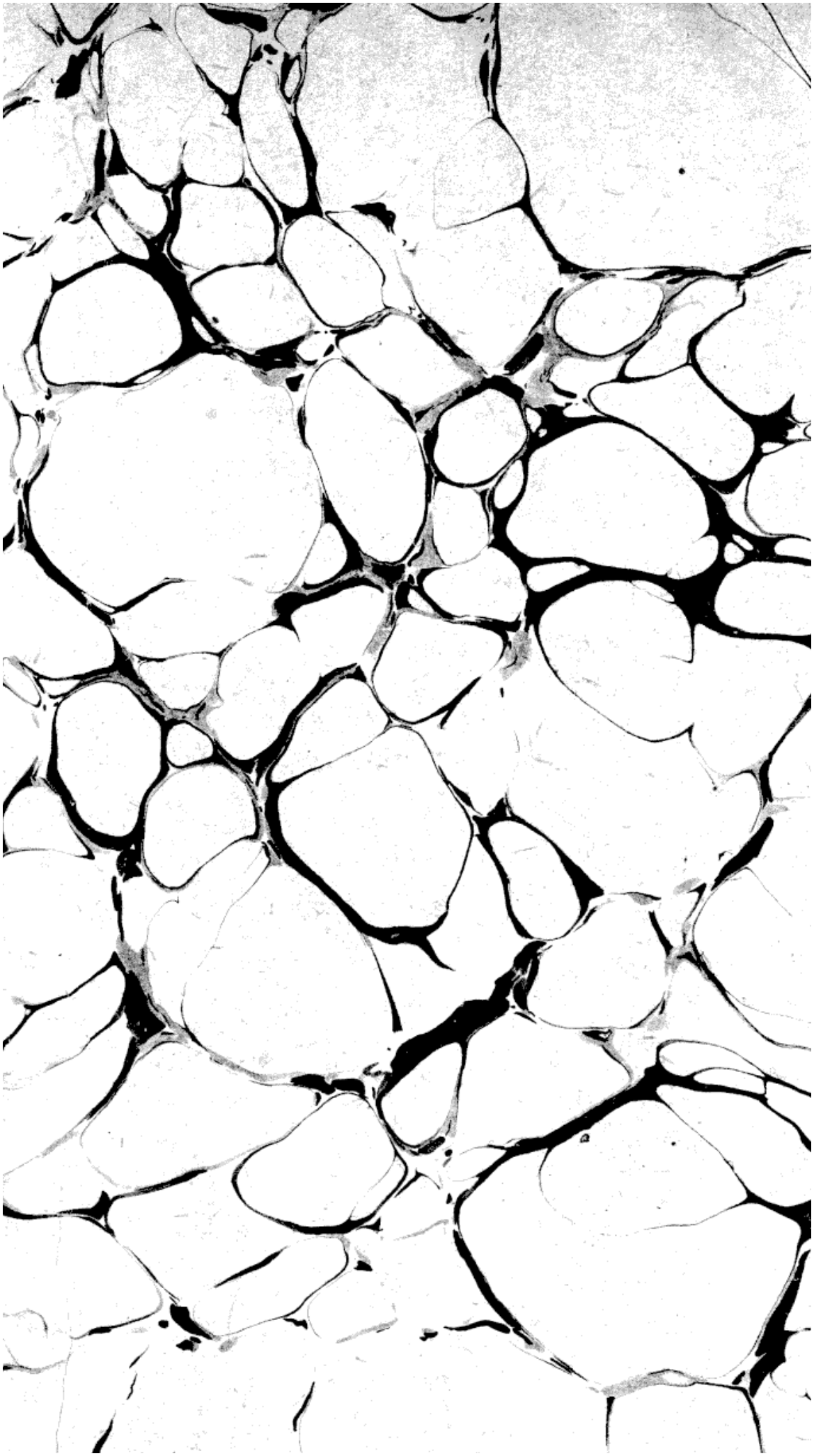
PDF créé le 7/11/2016



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

8° Le 386

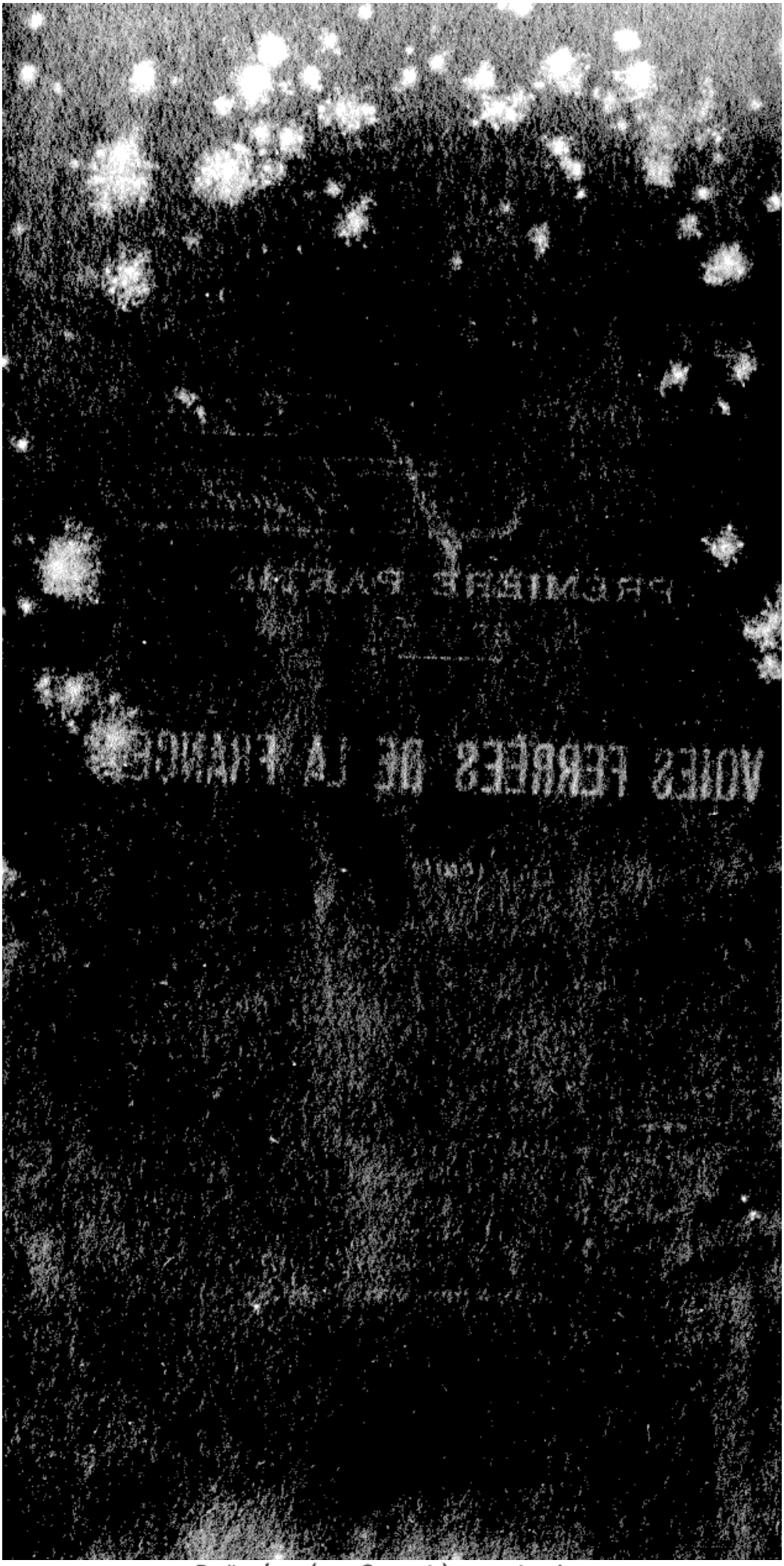
8° Le 386
31 Juillet 1913.

PREMIÈRE PARTIE

VOIES FERRÉES DE LA FRANCE

(*Suite*)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE PREMIER

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

CHAPITRE X

CONTROLE DES CHEMINS DE FER

SECTION PREMIÈRE

OBJET ET BASE LÉGALE DU CONTROLE

1034. Les chemins de fer, constituant en France, pour la plus grande part, un service public concédé, sont soumis à un contrôle minutieusement organisé. On conçoit d'ailleurs que la concession, qui ne constitue qu'un mode d'exécution de travaux publics, ne puisse pas modifier les conditions essentielles dans lesquelles doit être exploité un service qui intéresse, à un si haut point, tous les organes de la vie nationale.

1035. Le service du contrôle a pour rôle de veiller à ce que la construction et l'exploitation des chemins de fer soient effectuées au mieux des intérêts du public et du Trésor.

Au point de vue de la construction, il doit s'assurer que les dispositions inscrites dans le cahier des charges sont respectées.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Au point de vue de l'exploitation, son rôle est plus étendu. Il doit veiller, en outre, à ce que la sécurité publique soit toujours garantie, et enfin, à ce que la gestion des voies ferrées procure au public la plus grande utilité possible, à la fois par des conditions de commodité et de confortable suffisantes et par des prix abordables.

1036. L'État tire son droit de contrôle sur les chemins de fer d'une triple source.

En premier lieu, en qualité de propriétaire, il doit s'assurer que le domaine dont il doit reprendre, dans un nombre d'années déterminé, la libre disposition est maintenu dans un état d'entretien satisfaisant.

Comme contractant, il veille à ce que les clauses acceptées par le concessionnaire soient observées.

En tant que puissance publique, enfin, il impose d'autorité les mesures réglementaires et de police qu'il a qualité pour édicter.

Nous avons vu, dans les chapitres précédents, relatifs à la construction, à l'exploitation technique et commerciale, au pouvoir réglementaire et de la police, quels sont les droits dont, sur ces différents points, l'État dispose vis-à-vis des compagnies de chemins de fer.

Dans le présent chapitre, nous n'avons pour but que d'examiner comment il use de ces droits, et quels sont les organes qui lui servent à les faire valoir.

1037. Quelles sont les bases légales et réglementaires en vertu desquelles s'exerce le contrôle?

Exerçant le contrôle de la construction des chemins de fer, l'État n'intervient qu'en qualité de contractant, s'assurant que toutes les dispositions prévues pour l'exécution du travail public ont été rigoureusement observées. Il n'a donc paru utile de lui reconnaître ce droit ni dans la loi de 1842, ni dans la loi de 1845, ni même dans l'ordonnance de 1846

Cette disposition se trouve au contraire inscrite dans tous les cahiers des charges. Elle figure aujourd'hui à l'article 27 des cahiers des charges des chemins de fer d'intérêt général.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour l'exploitation, le droit de contrôle de l'État se trouve également stipulé à l'origine, dans les cahiers des charges spéciaux à chaque ligne de chemin de fer; puis la loi du 11 juin 1842 en consacre le principe définitif; enfin, l'ordonnance de 1846-1901 précise les droits des pouvoirs publics à ce sujet.

1038. L'article 67 du cahier des charges dispose que tous les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle sont supportés par la compagnie. Pour couvrir ces frais, la compagnie verse une contribution forfaitaire de 120 francs par kilomètre de chemin de fer concédé, qui est réduite à 50 francs pour les lignes en construction. Cette contribution est indépendante de celle à laquelle la Compagnie est assujettie par l'article 58 pour les frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie.

1039. Les modes suivant lesquels le contrôle est organisé et exercé ont été déterminés par un grand nombre d'actes des pouvoirs publics : décrets, arrêtés ou circulaires ministériels.

Il serait sans intérêt, pour l'objet qui nous occupe, de passer en revue tous ces textes. Rappelons simplement les plus importants et ceux dont les dispositions sont encore en vigueur, au moins dans leurs dispositions essentielles.

Nous citerons : l'arrêté du 15 avril 1850, qui fixe les attributions des différents fonctionnaires du contrôle et de la surveillance des chemins de fer;

La circulaire du 15 septembre 1881, qui constitue un résumé de l'organisation du contrôle de l'exploitation et des attributions des fonctionnaires qui en sont chargés;

L'arrêté du 20 juillet 1886, sur la réorganisation du contrôle technique et commercial des chemins de fer, l'institution des comités de réseau et d'un comité général de contrôle;

Le décret du 30 mai 1895 sur la réorganisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'arrêté du 26 octobre 1895, sur l'organisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général;

Le décret du 11 décembre 1901, instituant une direction unique pour le contrôle commercial des chemins de fer;

Le décret du 11 mars 1902 portant réorganisation du contrôle du travail des agents de chemins de fer.

SECTION II

AUTORITÉS CHARGÉES D'EXERCER LE CONTROLE

1040. En principe, c'est le ministre des Travaux publics qui est chargé d'exercer le contrôle sur tous les chemins de fer d'intérêt général.

On s'est quelquefois demandé pourquoi c'est au ministre des Travaux publics qu'ont été confiés tous les pouvoirs de contrôle que l'État exerce sur les chemins de fer, non seulement au point de vue technique, mais également au point de vue commercial et au point de vue financier. On a critiqué, en particulier, l'attribution au ministre des Travaux publics du droit d'homologuer les tarifs de chemins de fer qui lui donne, au point de vue commercial, des pouvoirs extrêmement importants, qui seraient mieux placés, dit-on, dans les mains du ministre du Commerce.

En réalité, l'attribution de ces pouvoirs au ministre des Travaux publics se justifie par deux raisons; en premier lieu, il est bien peu de questions commerciales qui, en matière de chemins de fer, ne se lient pas d'une façon très étroite avec les dispositions techniques, soit du matériel roulant, soit des installations fixes des gares, et l'on comprend que, pour aboutir à un jugement sensé sur une question, il faille pouvoir en apprécier en même temps tous les aspects.

D'autre part, au point de vue pratique, il est facile de se rendre compte que le ministre du Commerce, pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

obtenir l'amélioration du régime commercial des chemins de fer et réclamer des abaissements de tarifs, n'aurait, vis-à-vis des compagnies, qu'une autorité beaucoup moindre que le ministre des Travaux publics qui, par la nature même des choses, se trouve être puissamment armé vis-à-vis de celles-ci, et qui peut ainsi obtenir à l'amiable, sur certains points, des sacrifices qu'un autre n'obtiendrait pas.

1041. Il faut remarquer, d'ailleurs, qu'un certain pouvoir de contrôle a été réservé à différents ministres pour une partie des opérations qui les concernent.

C'est ainsi que le ministre du Commerce est obligatoirement consulté sur les tarifs d'importation, d'exportation et de transit, et qu'il désigne lui-même les membres du Comité consultatif qui siègent comme représentants du Commerce.

1042. De même, le ministre des Finances est obligatoirement consulté sur les questions ayant une répercussion financière.

1043. Le ministre du Travail partage avec son collègue des Travaux publics, les attributions relatives au contrôle du travail. Ce partage d'attributions se fait d'une façon différente, suivant les diverses lois dont il s'agit de contrôler l'application.

Les arrêtés réglementaires relatifs au travail des agents intéressant la sécurité sont contrôlés par le service du contrôle du travail des agents de chemins de fer, relevant du ministre des Travaux publics.

Le contrôle des lois sur le travail des femmes, des enfants, et sur l'hygiène et la sécurité des travailleurs rentre dans les attributions des inspecteurs du travail, dépendant du ministre du Travail. Ceux-ci ont le droit de prescrire, en vue de l'hygiène ou de la sécurité des travailleurs, des modifications de locaux ou l'exécution de travaux. Mais il a été décidé que ces travaux ne pourraient être imposés par le ministre du Travail qu'après accord préalable avec le ministre des Travaux publics.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui a seul qualité pour autoriser des travaux complémentaires (1).

Enfin, au point de vue de l'application de la loi sur le repos hebdomadaire à ceux des employés de chemins de fer qui sont visés par elle, l'article 11 § 2 décide que ce sont des fonctionnaires relevant du ministre des Travaux publics qui sont chargés du contrôle, mais qu'ils sont, à cet effet, placés sous l'autorité du ministre du Travail.

1044. Deux ordres de questions échappant encore à l'autorité du ministre des Travaux publics. En premier lieu, la police, au sens étroit du mot, assurant la sécurité des personnes dans l'enceinte des chemins de fer, est exercée par les commissaires spéciaux de police, dépendant du ministre de l'Intérieur.

Enfin, les questions relatives à l'organisation des transports par voie ferrée, en cas de guerre, dépendent directement du ministre de la Guerre, assisté à cet effet par la Commission militaire supérieure des chemins de fer (2) qui comprend : des représentants du ministère de la Guerre, du ministère de la Marine, du ministère des Travaux publics, ainsi que des Compagnies de chemins de fer. Cette Commission est chargée de donner son avis sur toutes les questions relatives à l'emploi des chemins de fer pour la mobilisation, notamment :

1° La préparation des transports stratégiques;

2° Les projets de lignes nouvelles et de raccordements ou de modifications aux lignes existantes;

3° La détermination des conditions à remplir par le matériel roulant, en vue des transports militaires;

4° L'instruction spéciale à donner aux troupes de toutes armes en vue des transports;

---

(1) Circ. 20 janvier et 18 mai 1904.

(2) L'organisation de cette Commission a fait l'objet de nombreux textes réglementaires, notamment décret du 14 novembre 1872, décret du 25 février 1873, loi du 13 mars 1875, décret du 30 mars 1886, loi du 28 décembre 1888, décret du 5 février 1889, décret du 10 octobre 1889, décret du 6 mai 1890, décret du 18 novembre 1898.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

5° Les traités à passer entre les Compagnies et le département de la Guerre, pour les transports militaires, les fournitures de matériel et les approvisionnements;

6° L'organisation, l'instruction et le mode d'emploi des troupes spéciales de chemins de fer;

7° Les mesures à prendre pour assurer la surveillance et la protection des voies ferrées et de leurs abords;

8° Les moyens de destruction et de réparation rapide des lignes.

1045. Sous réserve des exceptions que nous venons d'indiquer, le ministre des Travaux publics est compétent pour toutes les affaires relatives au contrôle des chemins de fer.

Il faut d'ailleurs remarquer que ses pouvoirs sont différents, suivant l'objet qui motive son intervention.

Sans revenir sur ce qui a été dit dans les précédents chapitres, nous indiquerons qu'il a, pour certains objets, un droit de décision, sans restriction; que, dans d'autres cas, sa décision ne peut être prise qu'après avoir entendu la Compagnie; quelquefois, il ne peut statuer que sur la proposition de la Compagnie, ce qui revient à l'approbation d'une proposition faite par elle; dans d'autres circonstances, il donne des autorisations demandé espar la Compagnie sur des points pour lesquels les textes réglementaires lui ont donné certains pouvoirs spéciaux, par exemple, en matière de dérogations, mise en marche de trains spéciaux, etc.; en matière de tarifs de chemins de fer, il statue par la voie de l'homologation, qui lui donne le droit d'accepter ou de repousser, en bloc, les propositions de la Compagnie, mais non celui d'y apporter des modifications; en matière de règlements de caisses de retraites, les textes que nous avons cités à propos du personnel des chemins de fer lui donnent un pouvoir assez étendu de décision sur les règlements proposés par les Compagnies, sous réserve qu'en cas de désaccord un décret statuera définitivement, conformément à l'avis du Conseil d'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1046. Si le ministre exerce son pouvoir de contrôle sur tout le territoire français, les préfets ont reçu de la loi, des règlements ou des arrêtés le droit d'exercer, dans l'étendue de leurs départements, certaines attributions.

En particulier, les préfets sont chargés de l'exécution des mesures concernant la grande voirie, dont les lois et règlements ont été rendus applicables aux chemins de fer par la loi du 15 juillet 1845.

Ils doivent prendre notamment les mesures relatives à la conservation des ouvrages d'art, au mode de fermeture des barrières, aux dispositions des passages à niveau, à l'alignement, au bornage, à l'écoulement des eaux, aux permissions temporaires, aux plantations, aux dépôts de matériaux ou de matières inflammables, aux abords des chemins de fer, etc.

Suivant l'article premier de l'ordonnance de 1846, ils règlent par des arrêtés exécutoires, après approbation du ministre, les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public, et, d'une manière générale, ils prennent les arrêtés nécessaires pour rendre exécutoires, dans les départements, les décisions ministérielles qui concernent le public.

SECTION III

CONSEILS PLACÉS AUPRÈS DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

1047. Lorsque le ministre prend une décision sur une question qui a déjà fait l'objet d'une instruction des agents du contrôle, dont nous examinerons plus loin l'organisation, cette décision est préparée par l'administration centrale du ministère des Travaux publics; cette administration se trouve actuellement régie par un décret du 4 juin 1910, pris en exécution de la loi de finances

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la même année, qui a autorisé la création d'une quatrième direction. La répartition des services entre les quatre directions est actuellement fixée par le décret du 22 juillet 1911.

Les affaires de chemins de fer sont traitées par la direction des chemins de fer, qui comporte deux sous-directions : l'une pour les concessions et travaux, l'autre pour l'exploitation.

Généralement, les décisions importantes ne sont préparées par l'administration centrale qu'après avoir été soumises à l'un des corps consultatifs qui sont placés auprès du ministre des Travaux publics.

1048. Nous citerons, en premier lieu, le *conseil général des Ponts et Chaussées*, qui se compose de l'ensemble des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, et dont une section est spécialement affectée à l'étude des questions de chemins de fer dont l'importance ne motive pas la réunion du conseil général tout entier.

Les questions qui sont soumises au conseil des Ponts et chaussées sont très nombreuses. Ce sont, en particulier, tous les projets que présentent les Compagnies, soit pour la construction des lignes, soit pour les travaux complémentaires nécessités par le développement du trafic. Le conseil général des Ponts et Chaussées est également consulté sur l'utilité des nouvelles lignes de chemins de fer à construire.

1049. Le *conseil général des Mines*, composé des inspecteurs généraux des Mines, est quelquefois consulté pour les matières spéciales, qui peuvent intéresser l'industrie minérale (établissement d'investison, etc.).

1050. La *commission de vérification des comptes* a été créée par le décret du 28 mars 1883, qui supprimait en même temps les commissions que les règlements d'administration publique sur les justifications financières, de 1865-1868, avaient instituées auprès de chaque réseau. Le but de la réforme a été de réaliser l'unité de jurisprudence dans une matière où elle était indispensable.

La commission de vérification se compose, aux termes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de ce décret de 1883, modifié par celui du 26 mai 1906 : de 2 conseillers d'Etat, de 4 membres désignés par le ministre des Finances, de 3 membres désignés par le ministre des Travaux publics, des inspecteurs généraux des finances chargés du contrôle financier des Compagnies, des directeurs de contrôle des Compagnies.

Sont adjoints à la commission, avec voix consultative, les inspecteurs des finances dans leurs rapports, et plusieurs auditeurs du Conseil d'Etat, secrétaires.

Ce comité est consulté par le ministre, sur toutes les questions de règlement de comptes entre l'Etat et les Compagnies.

1051. *Le comité de l'exploitation technique des chemins de fer* délibère sur les règlements d'ordre technique, la marche des trains, les appareils de sécurité, accidents, inventions, l'effectif du personnel dans les gares et stations, la police des gares et cours, le classement et la réglementation des passages à niveau, les conditions d'établissement et de fonctionnement des chemins de fer étrangers.

L'organisation du comité de l'exploitation technique a fait l'objet des décrets du 9 janvier 1900, 25 février 1903 et 17 décembre 1906.

Ce dernier décret prévoyait un certain nombre de membres de droit, puis 32 membres nommés par arrêté du ministre des Travaux publics, dont un représentant du ministère de la Guerre, un de celui des Colonies, 14 membres des corps des Ponts et Chaussées et des Mines et 16 choisis parmi les personnes compétentes.

Un décret de 1909 a porté le nombre des membres nommés par le ministre à 36, savoir :

10 membres des corps des Ponts et Chaussées et des mines;

1 représentant du ministre de la Guerre;

1 représentant du ministre des Colonies,

24 membres choisis parmi les personnes compétentes, en précisant que parmi celles-ci, il y aurait deux jurisconsultes, un représentant de l'industrie de la construction du matériel des chemins de fer, 6 représentants des grands

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réseaux d'intérêt général, 6 agents ou ouvriers des chemins de fer, désignés à raison de 2 par chacun des services actifs de l'exploitation, de la voie et de la traction.

Un décret du 28 mai 1911 a augmenté sensiblement le nombre des membres du comité qui comprend désormais 15 membres de droit relevant du ministère des Travaux publics et 61 membres nommés par le ministre parmi lesquels 5 sénateurs, 10 députés, des membres du Conseil d'Etat, de l'Académie des sciences, de l'Académie de médecine, de différents ministères, des réprésentants des sociétés de tourisme, des constructeurs de matériel de chemin de fer, 12 ingénieurs des Mines, des Ponts et Chaussées et des Télégraphes, 2 jurisconsultes, 6 représentants des grands réseaux, 12 agents ou ouvriers de chemins de fer, 12 membres choisis pour leur compétence.

1052. Sur toutes les questions commerciales importantes et notamment en matière de tarifs, le ministre des Travaux publics consulte le *comité consultatif des chemins de fer*, dont le rôle est extrêmement important.

Ce comité qui fut institué par arrêté du 30 novembre 1852, supprimé par arrêté du 10 février 1871, rétabli par décret du 31 janvier 1878, a été l'objet de plusieurs réorganisations générales, par décrets des 24 novembre 1880, 7 septembre 1887, 19 décembre 1889, 2 janvier 1907 et 31 mai 1910, et d'un grand nombre de modifications partielles, dont la dernière, en date du 7 janvier 1911.

Les matières sur lesquelles le comité consultatif est appelé à émettre un avis, sont, aux termes de l'article premier du décret du 2 janvier 1907, modifié par décrets du 17 janvier 1908, du 15 janvier 1909 et du 31 mai 1910 : l'homologation des tarifs, l'interprétation des lois et règlements relatifs à l'exploitation commerciale des chemins de fer, des actes de concessions, des cahiers des charges, les rapports des administrations de chemins de fer entre elles ou avec les concessionnaires des embranchements, les traités passés avec les administrations de chemins de fer et soumis à l'approbation du ministre, les demandes en autorisation d'émissions d'obligations, les demandes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'établissement des stations ou haltes, sur les lignes en exploitation.

Il délibère, en outre, aux termes de l'article 2, sur toutes les questions qui lui sont soumises par le ministre, relativement à l'établissement, à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local ou de tramways, notamment sur le mode à adopter pour la mise en exploitation de lignes nouvelles, sur le rachat des concessions, ou la fusion des Compagnies.

Il est également consulté sur l'organisation, par les soins des Compagnies, de caisses de retraites, d'économats et toutes autres institutions analogues.

Il comprend des membres de droit : anciens ministres des Travaux publics, membres du Parlement; présidents d'un certain nombre de commissions du Sénat et de la Chambre; membres de la section des Travaux publics du conseil d'Etat; fonctionnaires supérieurs du ministère des Travaux publics; puis des membres nommés par décret, comprenant 12 sénateurs, 20 députés, un certain nombre de représentants des différents ministères intéressés, de la Cour de cassation, de la Cour des comptes, des chambres de commerce, des sociétés d'agriculture, des sociétés métallurgiques, des industries de transport, etc.

Les directeurs des cinq grands réseaux ont entrée au comité avec voix consultative.

Le comité comporte, en outre, un certain nombre de fonctionnaires ayant entrée au comité avec voix consultative, et un secrétariat composé de maîtres des requêtes et auditeurs au Conseil d'Etat.

En vertu d'un décret du 3 novembre 1906, les membres représentant le commerce sont nommés par décret rendu sur la proposition du ministre du Commerce et de l'Industrie; tous les autres, par décret rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics.

Au sein du comité consultatif est constituée une commission permanente, comprenant une soixantaine de membres qui, en fait, exerce toutes les attributions du comité consultatif, dont l'assemblée générale n'est, pour ainsi dire, jamais réunie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les représentants des 5 grands réseaux d'intérêt général concédés ont entrée à la section permanente, avec voix consultative, ainsi que les autres membres du comité ne faisant pas partie de la section permanente.

1053. Il nous reste à examiner maintenant l'organisation des différentes branches du contrôle, les attributions qui ressortissent à chacune d'elles et les fontionnaires qui sont chargés de les exercer. Nous ne ferons pas de distinction entre le contrôle des Compagnies et celui du réseau de l'Etat qui, nous l'avons dit au chapitre précédent, est exercé suivant les mêmes modalités. La seule différence est que ce service porte le nom de service « d'Inspection » et non service « de Contrôle ».

Nous distinguerons successivement :
Le *contrôle financier*;
Le *contrôle technique*;
Le *contrôle commercial*;
Le *contrôle du travail*.

Article premier. — *Contrôle financier.*

1054. Le contrôle financier de l'Etat se justifie par les conventions qui lient l'Etat aux Compagnies : il porte sur tous les comptes de garantie ou de partage des bénéfices, que les Compagnies doivent soumettre à l'approbation du ministre des Travaux publics. Cette partie du contrôle s'applique aussi bien aux dépenses de construction qu'aux dépenses et recettes de l'exploitation.

L'exercice du contrôle financier est confié, en partie, aux ingénieurs du contrôle technique qui ont à examiner, à l'occasion des projets, l'utilité des dépenses proposées et à surveiller l'emploi des sommes dépensées dans la construction.

Une autre partie de ce contrôle est exercée par des inspecteurs des finances, qui doivent s'assurer plus spécia-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lement de l'exactitude des écritures. Ils sont chargés du contrôle périodique de la comptabilité des Compagnies; ils procèdent, au siège de la Compagnie ou dans des bureaux détachés, à la vérification des comptes qui leur sont communiqués, à l'examen des registres et pièces de comptabilité. Ils consignent leurs observations dans des rapports annuels, qui sont vérifiés par un inspecteur général des finances et transmis ensuite à la commission de vérification des comptes, dont nous parlerons plus loin.

En dehors de ces rapports annuels, les inspecteurs des finances préparent les bases des avis que la commission de vérification est appelée à présenter au ministre, lorsque celle-ci est consultée sur une question de règlement de comptes avec les Compagnies.

Il est d'usage que, lorsque la commission de vérification des comptes a formulé son avis, le ministre communique cet avis à la Compagnie, et si celle-ci présente des observations en réponse, que ces observations soient communiquées de nouveau à la commission de vérification. Enfin, le ministre ne statue lui-même qu'après nouvel avis de la commission de vérification, et communication du dossier au ministre des Finances.

Ajoutons, qu'en cas de désaccord entre la Compagnie et la commission de vérification des comptes, c'est finalement le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, qui tranche les questions litigieuses.

1055. Les inspecteurs des finances et les ingénieurs en chef du contrôle technique attachés à un réseau, ainsi que le directeur du contrôle Commercial ou son représentant, font partie, sous la présidence du directeur du contrôle, d'un *comité de réseau* qui, outre ses autres attributions, présente chaque année un rapport sur les résultats de la gestion de la Compagnie dans l'exercice précédent et sur le budget de l'exercice suivant.

Les inspecteurs des finances et les ingénieurs en chef du contrôle technique ont sous leurs ordres, pour les seconder dans l'exercice du contrôle financier, un certain nombre d'agents qui avaient reçu le nom de *Contrôleurs compta-*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bles (1). Leur mission est de vérifier sur place, et à l'improviste, dans les bureaux, la comptabilité de tous les services des Compagnies, pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité des dépenses et de l'exactitude de l'imputation des dépenses et des recettes. Ils doivent, en outre, contrôler les inventaires du matériel de toute espèce, se rendre compte et vérifier si l'imputation donnée par la Compagnie aux recettes et dépenses en cours est conforme aux prévisions budgétaires et aux autorisations ministérielles.

Ces contrôleurs comptables, tout en conservant leurs attributions, ont été reversés dans le corps des conducteurs des Ponts et Chaussées dont ils étaient issus (2).

Article 2. — *Contrôle technique.*

Le contrôle technique, qui s'applique aussi bien à la construction qu'à l'exploitation, est placé, pour chaque réseau, sous les ordres d'un directeur de contrôle, qui peut être un inspecteur général ou un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ou des Mines.

L'organisation du contrôle de la construction et celle du contrôle de l'exploitation sont différentes.

A. Contrôle de la construction.

1056. Le contrôle de la construction comprend l'examen des études et tracés définitifs des lignes, de l'établissements des gares et stations; les conférences à ouvrir avec les différents services publics intéressés, notamment en ce qui concerne le rétablissement des communications locales, l'écoulement des eaux; l'examen des maxima de dépenses proposés par les Compagnies pour l'exécution des lignes, suivant les conventions de 1883; puis la surveillance des travaux en cours, les épreuves

(1) D. 30 mai 1895.
(2) Loi de finances 28 décembre 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des ouvrages métalliques et les opérations de réception des lignes.

En raison des nombreuses conférences à tenir avec les services locaux intéressés et de la nécessité d'une surveillance fréquente et minutieuse, le contrôle de la construction est largement décentralisé; il est confié pour chaque ligne ou chaque groupe de lignes, à un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en résidence au chef-lieu du département ou de l'un des départements traversés par les lignes à construire.

Ces ingénieurs en chef sont placés sous les ordres du directeur du contrôle du réseau qui a lui-même, sur certains réseaux, un ingénieur en chef adjoint, comme collaborateur pour cette partie de son service.

B. Contrôle de l'exploitation.

1057. Le contrôle de l'exploitation est également placé sous les ordres du directeur du contrôle du réseau. Ce haut fonctionnaire reçoit lui-même du ministre délégation permanente pour statuer sur certaines affaires, autorisations des trains spéciaux (sauf certaines exceptions), des embranchements particuliers; autorisations d'exécution immédiate des travaux particulièrement urgents.

Le contrôle de l'exploitation se divise en deux branches : voie et bâtiments, et exploitation technique.

La première comprend essentiellement la surveillance des travaux sur les lignes en exploitation; la deuxième, la surveillance du matériel, de la traction et des ateliers, chacune étant en outre chargée de la vérification de la comptabilité des services de la Compagnie dont le contrôle rentre dans ses attributions.

1058. Un certain nombre de questions intéressent à la fois le contrôle de la voie et des bâtiments et le contrôle de l'exploitation technique.

Nous citerons, tout d'abord, les dispositions réglementaires qui interdisent aux fonctionnaires du contrôle d'entrer au service de la Compagnie qu'ils ont contrôlée,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pendant les cinq ans qui suivent le moment où ils ont cessé leurs fonctions de contrôleur. La même disposition s'applique, en sens inverse, aux agents d'une Compagnie qui passeraient ensuite au contrôle de cette dernière.

Les ingénieurs de ces deux branches de contrôle sont appelés à se remplacer les uns les autres, en cas d'accident, dans les conditions déterminées par des circulaires ministérielles.

Enfin, pour tous les fonctionnaires dépendant du contrôle technique, des circulaires ministérielles ont défini le nombre et la fréquence des tournées réglementaires que ces fonctionnaires sont tenus d'effectuer, par mois, trimestre ou année, sur les différentes lignes des subdivisions sur lesquelles ils exercent leur contrôle.

1059. 1° *Contrôle de la voie et des bâtiments.* — Les affaires dont l'examen est confié au contrôle de la voie et des bâtiments concernent la réception et la reconnaissance des travaux de lignes nouvelles, la surveillance de l'entretien et du renouvellement des voies, les signaux, les appareils de sécurité, les barrières, chemins d'accès des gares et stations, les passages à niveau, les traités d'embranchements particuliers, les projets de pose de seconde voie, d'extension et modification des gares, l'établissement des gares nouvelles, l'examen des budgets des Compagnies, des décomptes de travaux, les alignements et autorisations de voirie.

Le contrôle de la voie et des bâtiments est dirigé par un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, qui est délégué d'une manière permanente par le directeur du contrôle pour traiter et transmettre directement au ministre les affaires de travaux d'importance secondaire, et d'une façon générale, les questions relatives aux alignements, servitudes légales des riverains, établissement de passages à niveau, déclassement de parcelles du domaine public, etc.

L'ingénieur en chef a sous ses ordres des ingénieurs des Ponts et Chaussées répartis sur l'ensemble du réseau, qui sont eux-mêmes secondés, pour cette partie de leur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tâche, par des conducteurs et des commis des Ponts et Chaussées.

1060. 2° *Contrôle de l'exploitation technique.* — Cette partie du contrôle comprend l'étude des règlements relatifs à l'exploitation, des consignes de manœuvre des gares, la surveillance du fonctionnement et de la manœuvre des signaux, du matériel roulant, les épreuves des chaudières, les autorisations de mise en service du matériel roulant, la réglementation du régime des passages à niveau, l'étude des appareils de sécurité, les questions intéressant la sécurité des trains, les accidents de personnes ou de matériel, les statistiques du matériel, des accidents, les plaintes de toute nature contre le service ou les agents de la Compagnie.

Cette partie du contrôle est dirigée par un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ou des Mines, qui reçoit, comme son collègue de la voie et des bâtiments, une délégation du directeur du contrôle pour traiter directement certaines affaires. Il a sous ses ordres, pour chaque arrondissement de contrôle, un ingénieur des Mines ou des Ponts et Chaussées, secondé lui-même par des conducteurs ou commis des Ponts et Chaussées, par des contrôleurs des Mines et par des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer, qui ont également certaines attributions rentrant dans le service du contrôle commercial.

Nous allons donner quelques indications sur le rôle de ces fonctionnaires qui représentent l'organisme local du contrôle.

1061. Les *commissaires de surveillance administrative* ont été créés par un arrêté du gouvernement, en date du 29 juillet 1848, qui supprimait les commissaires spéciaux de police et agents de surveillance, prévus dans l'ordonnance du 15 novembre 1846. Leurs attributions se trouvent définies par la loi du 27 février 1850 et diverses circulaires.

En entrant en fonctions, ils prêtent serment devant le tribunal de première instance de leur arrondissement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ils doivent se tenir d'une manière presque constante dans la gare de leur résidence, y assurer le maintien de l'ordre ainsi que dans les cours, dans les salles d'attente et sur les quais, constater les irrégularités d'exploitation et recevoir les réclamations que le public peut formuler, relativement à la marche des trains, à l'état du matériel ou au service des agents.

1062. En cas de plaintes formulées par le public, une procédure spéciale a été instituée. Un registre est déposé dans chaque gare. Aux termes de l'article 72 de l'ordonnance de 1846-1901, le commissaire de surveillance doit recevoir, par les soins du chef de gare, copie des plaintes qui y sont inscrites. Il procède à une enquête et formule ses conclusions qui sont ensuite adressées à l'ingénieur, puis à l'ingénieur en chef du contrôle et, si l'affaire comporte des suites administratives, au ministre; lorsque l'instruction est terminée, la réponse est inscrite sur le registre de la gare où la plainte a été formée, ou, sur la demande du réclamant, sur le registre déposé dans la gare de son domicile.

1063. Le droit d'inscrire une plainte appartient, depuis le décret du 1er mars 1901, aussi bien aux expéditeurs et destinataires de marchandises qu'aux voyageurs, alors que l'ancien texte de l'ordonnance de 1846 réservait ce droit aux seuls voyageurs. Les suites de l'enquête administrative ne peuvent être que des suites administratives; aussi la circulaire ministérielle du 31 août 1907 a-t-elle précisé que, si la plainte concerne une demande d'indemnité pour perte, avarie, retard, elle doit être adressée aux tribunaux, seuls compétents pour trancher les différends de cette nature.

1064. Les commissaires de surveillance ont qualité pour constater, par des procès-verbaux, toutes les contraventions commises, soit par des tiers, soit par les Compagnies, aux règlements de toute nature sur les chemins de fer.

1065. En cas d'accident, la circulaire du 15 mars 1901 a réglé minutieusement, pour chaque nature d'accident,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le rôle du commissaire de surveillance et des ingénieurs.

Les principales obligations du commissaire de surveillance en pareil cas sont : d'aviser télégraphiquement ses supérieurs et les différentes autorités administratives et judiciaires, aussitôt qu'un accident se produit; de se rendre sur les lieux, de dresser un procès-verbal, et d'envoyer ensuite à ses supérieurs, un rapport sommaire qu'il complète aussitôt que possible. En vue de ces éventualités, les commissaires de surveillance jouissent de certaines prérogatives spéciales : franchise postale, droit de réquisition de l'arrêt exceptionnel des trains, même en pleine voie, droit de monter dans les trains de marchandises, les fourgons, et sur les machines.

1066. Les commissaires de surveillance ont également des rapports assez étroits avec l'autorité judiciaire. Aux termes de la loi du 27 février 1850, ils ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte du chemin de fer, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire, et sont placés, sous ce rapport, sous la surveillance des procureurs de la République, à qui ils envoient directement les procès-verbaux qu'ils dressent.

1067. Il ne faut pas confondre les commissaires de surveillance administrative avec les commissaires spéciaux de police, dépendant du ministère de l'Intérieur et chargés d'assurer la sécurité des personnes dans l'enceinte des chemins de fer.

La distinction entre leurs attributions a été précisée dans une circulaire du 1er juin 1855.

Bien qu'en général on ait réservé particulièrement aux commissaires spéciaux de police la constatation des crimes et délits de droit commun et aux commissaires de surveillance, celle des crimes et délits spéciaux à l'exploitation, cette circulaire indique qu'on ne saurait enlever ni aux uns, ni aux autres, le droit, que leur donne leur qualité d'officiers de police judiciaire, de concourir à la répression des crimes et délits de toute nature

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

commis dans l'enceinte des chemins de fer. Il en résulte donc que les commissaires de surveillance, à défaut des commissaires spéciaux, ont qualité pour procéder à l'arrestation des auteurs des crimes ou délits de droit commun.

Article 3. — *Contrôle commercial.*

1068. Le contrôle commercial a dans ses attributions l'étude générale des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales qui s'y rattachent, l'examen des questions de trafic international, de concurrence des chemins de fer avec les autres voies de transport, les autorisations de stationnement des voitures de vente de livres, journaux et objets divers, les questions de publicité, de bons de réduction, les traités de factage, camionnage, correspondance et réexpédition, les plaintes au sujet des avaries, retards, détaxes, les dépenses et recettes de l'exploitation, les émissions d'obligations, etc.

L'étude des différentes questions que nous venons d'énumérer, est confiée, sur chaque réseau, à un contrôleur général de l'exploitation commerciale, assisté d'inspecteurs principaux ou particuliers de l'exploitation commerciale ayant, eux-mêmes, sous leurs ordres les commissaires de surveillance administrative. Jusqu'en 1901, ces différents fonctionnaires étaient placés, pour chaque réseau, sous les ordres du directeur du contrôle du réseau.

En vue d'amener plus d'unité de vue dans l'étude des questions ayant un caractère plus particulièrement commercial, en particulier des tarifs, le décret du 11 décembre 1901 a fait passer les attributions des directeurs de contrôle, en cette matière, à un fonctionnaire unique pour l'ensemble de réseaux : le directeur du contrôle commercial des chemins de fer.

Il est à remarquer que pour les autres affaires, telles que la police des gares, les stationnements de voitures, les autorisations de ventes de livres, la marche des trains, les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plaintes autres que celles concernant l'application des tarifs, les fonctionnaires du contrôle commercial sont restés sous les ordres du directeur du contrôle de chaque réseau.

La direction du contrôle commercial constitue un service extérieur, au même titre qu'une direction de contrôle de réseau, et non un organisme de l'administration centrale du ministère des Travaux publics.

Sur chaque réseau, le service du contrôle commercial est dirigé par un contrôleur général de l'exploitation commerciale, qui est délégué par le directeur du contrôle pour traiter et transmettre directement au ministre certaines affaires.

Sous les ordres du contrôleur général, se trouvent placés les inspecteurs principaux ou particuliers de l'exploitation commerciale.

Ce corps de fonctionnaires a été créé par un arrêté ministériel, en date du 20 mars 1848, en remplacement des commissaires royaux institués par l'ordonnance du 15 novembre 1846; il n'y a, d'ailleurs, en dehors de la question d'ancienneté, aucune différence entre les inspecteurs particuliers et les inspecteurs principaux.

Article 4. — *Contrôle du travail.*

1069. L'objet du contrôle du travail a été défini dans les arrêtés du 4 novembre 1899, 23 novembre 1899, 10 octobre 1901, 15 avril 1902, 20 mai 1902.

Il comprend le contrôle des prescriptions relatives à la réglementation du travail et des repos des divers agents dont le service intéresse la sécurité publique; l'application des lois et règlements relatifs à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs, sur le domaine du chemin de fer; l'examen des projets de construction, d'extension des dortoirs et réfectoires des agents, en ce qui concerne les dispositions relatives à l'hygiène ; l'examen des règlements de caisses de retraites; l'application des règles du repos hebdomadaire; la vérification des tableaux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de roulement, l'examen des dérogations qui peuvent y être apportées.

1070. Le contrôle du travail, qui était confié précédemment au service du contrôle de l'exploitation technique, a été constitué à l'état de service indépendant par le décret du 11 mars 1902.

Le chef de service, qui occupe une situation parallèle à celle du directeur du contrôle commercial, est un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ou des Mines Sa compétence s'étend au contrôle du travail sur tous les réseaux. Sur chaque réseau, il est secondé par des ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées ou des Mines. En pratique, ces attributions sont confiées aux ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation technique.

Chaque ingénieur ordinaire a sous ses ordres un certain nombre de conducteurs des Ponts et Chaussées ou de contrôleurs des Mines affectés au service de l'arrondissement, et en outre, des agents spéciaux pour le contrôle du travail, qui portent le nom de *Contrôleurs du travail des chemins de fer.*

Leur rôle est défini par l'article 3 du décret du 11 mars 1902, et par l'article premier de l'arrêté ministériel du 15 avril 1902.

Ils ont à surveiller sur place et d'une façon minutieuse l'application des nombreuses dispositions réglementaires concernant le contrôle du travail.

Le recrutement de ces agents a subi des modifications assez nombreuses. Après les avoir choisis parmi d'anciens ouvriers ou employés de chemins de fer, on les recrute actuellement parmi des ouvriers plus jeunes, ayant au moins cinq ans de services dans une Compagnie de chemins de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE XI

DISPOSITIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

1071. En organisant les chemins de fer en vue de servir les intérêts commerciaux et industriels, l'État a profité de sa situation de concédant pour obtenir des Compagnies concessionnaires différents avantages en faveur des services publics dont il assume la direction.

Ces avantages peuvent consister en une organisation spéciale des chemins de fer qui leur permette de concourir à la gestion même des services publics. Ils peuvent aussi consister dans des réductions de tarifs accordés pour les transports d'agents ou d'objets que le fonctionnement de ces services occasionne.

Il faut remarquer que, contrairement à la règle générale, l'article 48 du cahier des charges dispose que l'interdiction des traités particuliers n'est pas applicable « aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la Compagnie, dans l'intérêt des services publics ».

SECTION PREMIÈRE

GUERRE ET MARINE

§ 1er. — *Transport des militaires et marins.*

1072. Le transport des militaires et marins est réglé par l'article 54 du cahier des charges, dont le paragraphe 2 vise les transports stratégiques, en cas de mobi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lisation générale ou partielle ou de concentration de troupes, et que nous examinerons dans le paragraphe 3 de ce chapitre.

Le paragraphe premier est ainsi conçu :

« 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 leur foyer 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. »

L'interprétation de ces dispositions a donné lieu à un certain nombre de difficultés.

Article premier. — *Transport des hommes.*

1073. La jurisprudence a donné, dans différents arrêts, quelques indications intéressantes sur les catégories de personnes admises à bénéficier de la réduction de l'article 54.

Le conseil de préfecture de la Seine (1) indique que cet article vise non seulement les militaires proprement dits, mais tous ceux qui, à raison de leurs fonctions et de la profession qu'ils exercent au service exclusif de l'armée, doivent être considérés comme faisant partie de l'organisation militaire.

Dans un autre arrêté (2), le même tribunal décide que le tarif réduit s'applique également à tous ceux qui sont porteurs d'un brevet ou d'une commission et qui ont été assimilés aux militaires ou marins par une loi ou par un règlement d'administration publique.

Le Conseil d'État (3) a décidé que l'on devait appliquer la réduction prévue pour les marins, non seulement

(1) C. préf. Seine 8 mars 1864.
(2) C. préf. Seine 3 mars 1880.
(3) C. d'Ét. cont. 19 janvier 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au personnel naviguant de la marine, mais à tous les agents de l'administration de la marine, assimilés aux marins par les ordonnances et décrets d'organisation (commis des directions et établissements des ports, du commissariat de la marine. etc.).

1074. L'Administration, de son côté, a cherché à définir, par des arrêtés ministériels, quelles étaient les catégories de bénéficiaires du tarif réduit, prévu à l'article 54 du cahier des charges.

Les principaux arrêtés qui ont été pris en la matière sont ceux des 31 décembre 1859, 15 juin 1866, 14 août 1884, et, actuellement, celui du 9 mai 1903, modifié sur des points de détail par celui du 31 août 1906.

Dans l'arrêté de 1903, le ministre des Travaux publics a classé, dans 6 tableaux différents, les militaires admis à profiter des tarifs réduits.

L'état *A* comprend le personnel ressortissant au département de la Guerre, et qui, étant en activité de service, doit être admis en tout temps au bénéfice du prix réduit.

L'état *B* fait connaître le personnel qui n'en bénéficie que lorsqu'il est appelé en activité de service (mobilisation, convocation pour manœuvres, exercices, revues).

L'état *C* comprend, pour les marins, les renseignements que fournissent les états *A* et *B*, pour les militaires.

L'état *D* contient le personnel ressortissant au département des colonies, bénéficiant de la disposition de l'article 54.

Les états *E* et *F* sont relatifs au nombre de chevaux au transport desquels le personnel a droit dans les différentes circonstances.

Le même arrêté définit le mode d'obtention de la réduction de prix, soit sur le vu de feuilles de route, d'ordre de service, ou, s'il s'agit d'officiers et assimilés, d'une carte d'identité.

1075. Il faut signaler une extension de l'article 54 qui permet aux militaires, mis en congé temporaire, de voyager à quart de place quand ils vont travailler aux champs, au temps de la moisson. Les réductions de prix sont alors

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

délivrées sur le vu d'un certificat d'embauchage visé par le préfet du département où le militaire va travailler.

1076. Une difficulté récente a été soulevée, à l'occasion des officiers placés dans la situation de congé de trois ans. A la suite d'un échange de correspondance entre les Compagnies de chemins de fer et le ministre de la Guerre, celui-ci a refusé aux officiers se trouvant dans cette situation le bénéfice du tarif réduit.

Cette décision a fait l'objet d'un recours (1) qui a été rejeté par le Conseil d'État, pour le motif que l'article 64 de la loi du 30 mars 1902, qui a institué pour les officiers les congés de trois ans sans solde, a placé les officiers, quittant ainsi leurs fonctions pour se livrer à des occupations privées, dans une situation qui n'a pas été prévue par l'article 3 de la loi du 19 mai 1834, sur l'état des officiers; que, par suite, ces officiers ne peuvent invoquer les dispositions du décret du 4 juin 1902 et de l'arrêté du ministre des Travaux publics, en date du 9 mai 1903, en vertu desquelles les officiers en activité, en non-activité ou en disponibilité, qui voyagent sur les lignes de chemins de fer, ont droit au tarif réduit, et qu'enfin, en décidant que les voyages des officiers en congé de trois ans n'intéressent pas le service de la Guerre et, par suite, ne doivent pas être taxés au prix réduit prévu, dans ce seul but, par l'article 54 du cahier des charges, le ministre de la Guerre n'a pas excédé ses pouvoirs.

1077. La jurisprudence a décidé que les militaires ne sont pas tenus de suivre, pour aller d'un point à un autre, l'itinéraire le plus court, lorsqu'il existe un itinéraire détourné donnant un trajet plus rapide, et qu'ils paient leur place suivant cet itinéraire (2).

---

(1) C. d'Ét. cont. 1908 S. 1908.3.68. V. sur ce point les conclusions de M. Teissier, commissaire du Gouvernement. Dans le même sens, Cass. 8 novembre 1907. S. 1907.1.470.

(2) Cass. 12 novembre 1873. D. 1874.1.205.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1078. Un litige important a été soulevé sur la question même du tarif applicable aux militaires.

Le tarif militaire doit-il être fixé au quart du tarif actuellement perçu pour les voyageurs, c'est-à-dire en tenant compte des réductions apportées au tarif légal en 1892, ou, au contraire, doit-il demeurer indéfiniment égal au quart du tarif inscrit dans le cahier des charges?

Le Conseil d'État a tranché la question dans ce dernier sens, seul compatible avec les termes formels de l'article 54 qui ne vise que le tarif fixé dans le cahier des charges (1).

Article 2. — *Transport des chevaux.*

1079. L'article 54 fait bénéficier les chevaux des militaires de la même réduction que ces derniers.

Il a été jugé que la réduction était applicable non seulement aux chevaux appartenant à des corps de troupe, mais également aux chevaux appartenant au service des

---

(1) C. d'Ét. cont. 26 février 1909. « Considérant qu'après avoir déterminé dans son article 42 le tarif des taxes que la Compagnie est autorisée à percevoir pendant toute la durée de sa concession, pour le transport des voyageurs et des marchandises, le cahier des charges stipule, *Art.* 54, que « 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, rentrant dans leur foyer 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 »; que la taxe ainsi fixée est nécessairement celle que détermine l'article 42 ci-dessus rappelé, lequel contient le seul tarif fixé par le cahier des charges; que si, en vertu de l'accord intervenu entre l'État et la Compagnie en 1883, ce tarif a été abaissé pour certaines catégories de voyageurs, à partir du jour où la loi du 26 janvier 1892 a supprimé la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, il résulte du texte même de la convention de 1883 (11 juin), et il a d'ailleurs été reconnu par le ministre des Travaux publics, appelé à définir devant le Parlement les conditions et la portée de l'accord des parties, que le sacrifice imposé à la Compagnie par ladite convention a été limité à l'abaissement des taxes pour les voyageurs de deuxième et troisième classes à plein tarif, et que le prix des billets militaires, calculé au quart du tarif fixé par le cahier des charges, ne devait pas être diminué ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

remontes, que les Compagnies prétendaient ne transporter qu'au prix des transports de matériel de guerre, sous la seule condition qu'il n'y ait qu'un cheval par cavalier de conduite (1).

La Cour de Cassation, se fondant sur les dispositions de l'arrêté ministériel, qui spécifie que les chevaux ne sont expédiés à prix réduit qu'autant qu'ils sont accompagnés de leurs cavaliers ou de cavaliers ou ordonnances chargés de les conduire, a refusé le bénéfice du tarif réduit à des chevaux expédiés par un domestique civil d'un officier (2).

Le Conseil d'État a décidé qu'aucune stipulation de l'article 54 n'impose aux officiers l'obligation de voyager par le même train que leurs chevaux, pour que ces derniers bénéficient du tarif réduit.

Article 3. — *Bagages.*

1080. Les militaires bénéficient, pour leurs bagages, de la gratuité pour les 30 premiers kilogrammes. Leurs excédents sont taxés suivant le tarif militaire, c'est-à-dire au quart de place (3).

Que faut-il entendre par bagages des soldats?

Il a été jugé que les bagages des soldats comprennent les objets qu'ils portent normalement sur eux, ceux destinés à remplacer les premiers, enfin, les outils que l'on doit leur distribuer à l'arrivée et qui appartiennent au corps de troupe. Ils ne comprennent pas, au contraire, les voitures des cantinières ni les voitures particulières des militaires (4).

Mais la réduction qui est applicable aux frais de transport proprement dits ne porte pas sur les frais accessoires de transport, tels que chargement et décharge-

---

(1) C. d'Ét. cont. 5 mars 1880.
(2) Cass. 14 août 1877. D.P. 1879.1.26.
(3) Conseil de préfecture de la Seine, 31 mai 1879.
(4) C. d'Ét. cont. 8 mai 1885.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment des chevaux, des bagages, et du matériel voyageant avec eux (1).

§ 2. — *Transport du matériel de guerre.*

1081. Les transports du matériel de guerre sont exécutés aux conditions d'un traité passé entre les grandes Compagnies de chemins de fer et le ministre de la Guerre, le 15 juillet 1891, modifié par les avenants des 30 janvier 1894, 10 mars 1895, 30 janvier 1897, 31 mars 1898, 31 janvier 1901.

Aux termes de ce traité, les Compagnies s'engagent à transporter, dans toute l'étendue de la France continentale, la totalité du matériel, des denrées et des approvisionnements appartenant au département de la Guerre, et qu'il aura à expédier en temps de paix à des magasins ou établissements de l'État ou des fournisseurs (2). Le département de la Guerre, par contre, s'engage à donner aux grandes compagnies la totalité desdits transports, sauf certaines exceptions (art. 1er).

Le traité règle les conditions d'exécution de certains transports particuliers pour le compte des fournisseurs, des corps de troupe ou des officiers appartenant aux différents corps de troupe (art. 2); il indique quels sont les transports réservés que le département de la Guerre a la faculté de remettre aux Compagnies, et celles-ci l'obligation d'accepter (art. 3), et enfin quels sont les transports exceptés du marché (art. 4).

L'exécution des transports se fait normalement au moyen des chemins de fer exploités par les Compagnies contractantes et, accessoirement, au moyen de lignes appartenant aux Compagnies étrangères au traité, du roulage, de la navigation intérieure et du camionnage (art. 9).

---

(1) C. d'Ét. cont. 8 août 1865, 26 août 1865, 5 août 1868.

(2) Le matériel est considéré comme appartenant au département de la Guerre à partir du moment où il a été reçu.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Suivant les ordres, les transports doivent être exécutés en vitesse accélérée ou en petite vitesse, exceptionnellement en grande vitesse (art. 10). Le même article définit dans quels cas la vitesse accélérée peut être imposée, quand il s'agit de transport par eau ou par roulage.

Les articles 25, 26 et 27 fixent, pour chaque mode de transport (chemins de fer, roulage, transport par eau), les délais correspondant à la vitesse accélérée et à la petite vitesse, délais qui sont déterminés par un parcours journalier minimum, puis les délais accessoires et les délais du camionnage.

L'article 28 définit le tonnage maximum que les Compagnies sont tenues de transporter, journellement, dans les délais de l'article 25, dans chaque localité et pour chaque mode de transport.

Les articles 39 et 40 contiennent différentes dispositions spéciales pour le règlement des dommages causés, en cas de pertes et avaries, et prévoient expressément la faculté du laissé pour compte dans certains cas.

Le transport des matières dangereuses est régi par le règlement du 12 novembre 1897 (art. 46).

Les articles 57 et suivants fixent les tarifs, auxquels il n'est rien ajouté pour frais accessoires de chargement, de déchargement et de gare. Une réserve générale est faite au profit du département de la Guerre, suivant laquelle il a le droit de réclamer le bénéfice des tarifs commerciaux, à condition, dans ce cas, de se soumettre aux délais ordinaires de transport.

Enfin, l'article 65 pose, en cas de retard, les bases suivant lesquelles doivent être réglées des pénalités forfaitaires.

1082. En présence des termes de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui oblige les Compagnies à transporter les marchandises quelconques qui leur sont confiées, et prévoient expressément le transport des matières explosibles, en réservant seulement les mesures spéciales à prescrire, les Compagnies ne peuvent se refuser

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à transporter les explosifs, tels que : mélinite, crésylite (1).

Les trains militaires ne doivent pas, d'ailleurs, être considérés comme des trains ordinaires, et le ministre peut prendre valablement des arrêtés pour préciser, dans des conditions spéciales, les conditions de transport des matières dangereuses dans ces trains (2).

§ 3. — *Organisation militaire des chemins de fer.*

Article premier. — *Organisation générale.*

1083. Les chemins de fer, en raison de leur puissance de transport et de la ramification de leur réseau, jouent un rôle important en cas de concentration de troupes, de mobilisation partielle ou totale et, enfin, en cas de guerre.

Des dispositions spéciales du cahier des charges ou de différents textes législatifs ou réglementaires ont précisé ce rôle.

L'article 54, paragraphe 2, du cahier des charges, dispose que « 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 sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport ».

Il faut remarquer que le tarif applicable, dans ce cas, est moins avantageux que le tarif ordinaire du transport des militaires et marins; cela tient à ce que les transports de mobilisation comportent, pour les Compagnies, des sujétions très lourdes relativement à la fourniture du matériel et qu'ils entraînent la suspension, partielle ou totale, de leur service commercial.

---

(1) C. d'Ét. cont. 10 décembre 1897.
(2) C. d'Ét. cont. 1er décembre 1882.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1084. La loi du 24 juillet 1873, article 26, sur l'organisation de l'armée, a posé le principe plus général « qu'en cas de mobilisation, les Compagnies doivent mettre à la disposition du ministre de la Guerre tous les moyens de transport indispensables aux mouvements et à la concentration des troupes et du matériel de l'armée ».

Ces dispositions sont rappelées dans la loi sur les réquisitions militaires, du 3 juillet 1877, dans laquelle il est prévu que « moyennant allocation d'une indemnité, le ministre de la Guerre peut réquisitionner toutes les ressources des Compagnies, en personnel et en matériel », dans des conditions qui ont été déterminées par les articles 57 à 64 du règlement d'administration publique du 2 août 1877.

Enfin, la loi du 28 décembre 1888, modifiant celle du 13 mars 1875, et complétée par les décrets des 5 février, 10 octobre, 18 et 19 novembre 1889, organise le fonctionnement du service des chemins de fer en temps de guerre, divisant le territoire en trois zones : zone de l'intérieur, zone des armées, enfin, zone des opérations; dans chacune de ces zones les transports par chemins de fer sont réglés dans des conditions différentes, mais toujours sous l'autorité du ministre de la Guerre.

ARTICLE 2. — *Situation du personnel au point de vue militaire.*

1085. Le personnel des chemins de fer est soumis, en cas de guerre, à l'autorité militaire. Ce principe est posé dans l'article 22 de la loi du 28 décembre 1888 et rappelé dans l'article 42 de la loi du 21 mars 1905.

Le mode pratique d'utilisation, par le ministre de la Guerre, du personnel des chemins de fer, la définition de sa situation au point de vue de la hiérarchie militaire et de la discipline corrélative, ont été précisés dans les textes successifs, qui ont créé les sections de chemins de fer de campagne.

L'article 24 de la loi du 28 décembre 1888 dispose que « les commandants en chef des armées ont sous leurs ordres : 1° des sections de chemins de fer de campagne,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

organisées en tout temps avec le personnel des grandes Compagnies de chemins de fer et du réseau d'État... ».

L'article 27 de la même loi ajoute : « des décrets détermineront :... 2° l'organisation des sections des chemins de fer de campagne et leur réunion et appel en temps de paix ».

L'organisation des sections, prévues à l'article précédent, est actuellement régie par le décret du 8 décembre 1909, dont nous citerons seulement les articles 1 et 5 :

« *Article premier.* — Les sections de chemins de fer de campagne sont des corps militaires organisés en tout temps et chargés, en temps de guerre, concurremment avec les troupes de sapeurs de chemins de fer, de la construction, de la réparation et de l'exploitation des voies ferrées, dont le service n'est pas assuré par les Compagnies nationales.

« *Art.* 5. — Les sections sont, en temps de paix, soumises à des inspections, appels, revues et réunions d'instruction, sur l'ordre du ministre de la Guerre. »

Aux 9 sections régies par le précédent décret, il faut ajouter une section de chemins de fer d'intérêt local ou de chemins de fer secondaires d'intérêt général, créée par un décret du 31 juillet 1906.

1086. Cette organisation a été complétée par le décret du 16 juillet 1910, qui dispose que, « en dehors des sections précitées, les sections de chemins de fer de campagne comprennent un nombre variable de subdivisions complémentaires, destinées à fournir le personnel et les cadres nécessaires pour renforcer ou maintenir au complet les sections déjà formées ».

Dans les sections complémentaires ont été versés tous les agents de chemins de fer soumis par leur âge aux obligations militaires, et non encore rattachés à un corps de troupe; la situation de « non affectation » a été remplacée, pour eux, par celle de l' « affectation spéciale ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 3. — *Emplois réservés aux anciens militaires.*

1087. Il faut indiquer, parmi les mesures prises dans l'intérêt des services publics, celles qui ont trait aux « emplois réservés », à leur sortie du service militaire, soit aux anciens soldats rengagés, soit aux anciens sous-officiers.

L'article 65 du cahier des charges des Compagnies prévoit que « 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 ».

En réalité, les règlements d'administration publique prévus à l'article 65 n'ont jamais été pris, mais les Compagnies ont, de leur propre initiative, assuré aux anciens militaires des avantages supérieurs à ceux qui seraient résultés des textes réglementaires.

1088. La question des emplois réservés a fait l'objet d'un premier accord intervenu, au début de 1889, entre le département de la Guerre et les Compagnies, mais n'ayant pas donné lieu à signature d'un texte précis.

Les pourparlers, repris en 1902, ont abouti, en 1903, à la signature, avec chacune des Compagnies, d'une convention valable pour dix ans et déterminant les emplois que les Compagnies s'engagent à réserver aux militaires ou sous-officiers rengagés.

Pour les premiers, les Compagnies s'engagent, après déduction du nombre d'emplois nécessaires à la réintégration de leurs anciens agents, libérés du service militaire, à attribuer de préférence la moitié des emplois de début disponibles à d'anciens militaires comptant au moins quatre années de services, chaque Compagnie exerçant d'ailleurs librement son choix parmi les candidats de cette catégorie.

Pour les sous-officiers rengagés, chaque Compagnie donne, pour différents emplois, l'indication du nombre des différents postes qu'elle s'engage à réserver aux sous-officiers comptant au moins dix ans de services.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour l'une et l'autre des deux catégories, un représentant de la Compagnie doit assister aux délibérations d'une commission de classement, et les candidats doivent être soumis aux épreuves prévues par les règlements pour constater s'ils remplissent, en vue de l'aptitude professionnelle, les conditions requises.

1089. En ce qui concerne les chemins de fer de l'Etat, les agents de chemins de fer sont considérés comme fonctionnaires, et, en principe, la totalité des emplois de début est réservée aux anciens militaires ou sous-officiers rengagés. Des négociations sont actuellement engagées entre l'administration du réseau et le département de la Guerre, pour la modification de règles trop strictes qui gênent le recrutement de certains emplois, demandant des capacités spéciales.

SECTION II

POSTES ET TÉLÉGRAPHES

ARTICLE PREMIER. — *Postes.*

1090. Les obligations imposées aux Compagnies de chemins de fer, en vue du service des postes, sont très lourdes, en raison de l'augmentation considérable des échanges postaux, provoquée par le développement industriel et commercial, et par l'abaissement continu des taxes postales.

C'est l'article 56 du cahier des charges qui fixe les obligations des Compagnies de chemins de fer, sous ce rapport. Il impose trois obligations principales.

Le service des postes a le droit de disposer gratuitement de deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, dans chaque train de voyageurs et de marchandises, circulant aux heures ordinaires de l'exploitation (§ 1er).

Si la capacité de ces deux compartiments est insuffisante, l'Administration des postes a le droit de faire

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

transporter gratuitement une voiture spéciale lui appartenant (§§ 2 et 9).

Enfin, elle a droit, gratuitement, à un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, mis en marche chaque jour à l'aller et au retour, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne, à des heures de départ et d'arrivée fixées par elle, la Compagnie entendue (§§ 3 et 4).

En dehors de ces obligations normales, le service journalier peut être augmenté d'un certain nombre de convois spéciaux, circulant à des tarifs avantageux (au maximum 0 fr. 75 par kilomètre pour la première voiture et 0 fr. 25 pour chaque voiture en sus), ou même de convois extraordinaires donnant lieu à paiement de prix exceptionnels (§§ 5 et 8).

Le paragraphe 9 règle les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les voitures appartenant à l'Administration des postes. Le poids maximum de 8 tonnes, prévu au cahier des charges, a été porté à 10 tonnes, par les conventions de 1883.

Les convois postaux doivent atteindre une vitesse commerciale de 40 kilomètres à l'heure (§ 10).

Les agents en service ont droit au transport gratuit (§ 12).

Enfin, les articles 13, 14 et 15 règlent les conditions d'usage, par le service des postes, de certains locaux nécessaires au service, dans les gares.

1091. Les dispositions de l'article 56 du cahier des charges ont donné lieu à un certain nombre de litiges importants, entre l'Administration des postes et les Compagnies de chemins de fer.

Le premier de ces litiges est relatif à l'usage des wagons lourds que, peu à peu, l'Administration des postes a mis en service.

La question qui se pose est de savoir si la limite de 8 ou de 10 tonnes, pour le poids maximum des wagons postaux, est une limite motivée par des considérations techniques donnant seulement aux Compagnies le droit

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de refuser les wagons dépassant ce poids, ou si, au contraire, c'est la limite du poids que les Compagnies doivent transporter gratuitement, l'excédent de poids donnant lieu à leur profit au paiement d'une taxe.

Il est intéressant de signaler que les Compagnies et l'Administration des postes ont paru, tour à tour, admettre chacune des deux thèses inverses. La première réclamation présentée par les Compagnies contre l'augmentation du poids des wagons, en 1865 et 1867, était fondé sur les inconvénients que présentaient les voitures lourdes au point de vue de la sécurité (1). Quant à l'Administration des postes, elle a, pendant un certain nombre d'années, accepté de payer les taxes pour excédent de poids, réclamées par les Compagnies de chemins de fer, se bornant à en discuter le montant et passant avec ces dernières en 1899 et en 1901 des contrats à ce sujet.

Ce litige fit l'objet de débats parlementaires, à la suite desquels, le 14 mars 1902, la Chambre invitait le Gouvernement à entamer avec les Compagnies de nouvelles négociations, afin d'arriver à l'établissement de tarifs moins onéreux.

Ces négociations n'ayant pas abouti, la Commission du budget réduisit, en 1906, de 2 millions le crédit afférent à la traction des wagons-postes. Depuis lors, l'Administration des postes a refusé le paiement des sommes réclamées pour traction des excédents de poids.

1092. D'après la thèse des Compagnies, le paragraphe 2 donne droit à la gratuité du transport d'une voiture; mais, cette voiture ne devant pas peser plus de 8 tonnes (§ 9), la gratuité n'existe que jusqu'à concurrence de 8 tonnes (2).

Quant à l'Administration des postes, elle fait valoir que les paragraphes 1 et 2, seuls traitent de la gratuité qui

---

(1) Lettre de la Compagnie P.-L.-M. 7 mars 1867.

(2) Nous rappelons qu'au moment des conventions de 1883 on a porté le poids de 8 à 10 tonnes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

est applicable, soit à deux compartiments, soit à une voiture sans limitation de poids.

Elle fait remarquer que le paragraphe 9 a une portée générale et qu'il s'applique non seulement aux wagons que les Compagnies sont tenues d'accrocher à des trains réguliers, mais également aux trains-postes qui appartiennent entièrement à l'Administration des postes, et où tout est gratuit pour elle. Le poids maximum, mentionné dans le paragraphe 9, n'interviendrait qu'au point de vue technique, cet article ne contenant que les dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de l'exploitation.

Il nous semble que cette argumentation est très forte et que, à défaut d'accord nouveau intervenu entre l'administration des postes et les Compagnies, il faut considérer que celles-ci n'ont que le droit de refuser la traction de voitures pour des raisons techniques, mais ne peuvent taxer les excédents, si elles acceptent les voitures.

Saisi du litige, le Conseil d'État, statuant au contentieux, a, par arrêt du 4 août 1911, décidé que, dans les circonstances où ils avaient été passés, les contrats de 1899 et 1901 ne pouvaient être considérés comme ayant été viciés par une erreur de l'État sur l'étendue de ses droits ni annulés de ce chef et qu'ils devaient servir de base au règlement des transports faisant l'objet de la requête des Compagnies « et qui sont distincts... des transports que prévoit l'article 56 du cahier des charges de la concession ».

1093. Quels sont, d'autre part, les trains soumis à l'obligation postale?

Un litige important a été soulevé par l'injonction adressée par l'Administration des postes à la Compagnie P.-L.-M. (1) d'avoir à admettre les correspondances postales dans le train 17, train de nuit à marche extra-

(1) Décisions ministérielles 9 décembre 1908 et 26 décembre 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rapide, de Paris à Nice, et dans le Calais-Marseille-Bombay express (1).

Ces diverses décisions ont été déférées par la Compagnie P.-L.-M. à la fois au conseil de préfecture, pour violation du cahier des charges, et au Conseil d'Etat, pour excès de pouvoirs.

La thèse soutenue par l'Administration des postes est que le paragraphe premier de l'article 56, qui a soumis à l'obligation postale chacun des trains de voyageurs et de marchandises « circulant aux heures ordinaires de l'exploitation », n'avait pour objet d'exempter de cette sujétion que les trains qui pourraient être éventuellement mis en marche, la nuit, à une époque où l'exploitation normale n'avait lieu que de jour, et qu'actuellement, tout train circulant en vertu d'une autorisation régulière, circule aux heures ordinaires de l'exploitation.

La Compagnie P.-L.-M. soutient que par *trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation*, il faut entendre *les trains constituant le service ordinaire*, le service normal de l'exploitation, c'est-à-dire, les trains ordinaires, soumis à toutes les obligations du cahier des charges, à l'exclusion des trains à charge limitée ou ne circulant qu'à certains jours de la semaine, les trains de luxe, etc.

Il semble que la thèse de la Compagnie P.-L.-M. puisse s'appuyer sur des arguments sérieux. On peut remarquer, en effet, que, dans le même article 56, le paragraphe 2 emploie le mot *convois ordinaires* comme synonime de l'expression *trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation.*

Enfin, il est douteux que l'Administration ait le pouvoir d'imposer l'obligation postale à des trains qui ne répondent nullement aux prescriptions du cahier des charges, tels que le train 17 et le Bombay-express qui ne sont même autorisés que par dérogation à ce cahier des charges et que les administrations de chemins de fer pourraient se refuser à créer.

---

(1) Décision 6 avril 1909.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1094. La même question s'est posée à propos des trains légers, qui ne comportent qu'un petit nombre de voitures, des trains-tramways et des automotrices.

Les Compagnies ont fini par admettre que les trains légers étaient soumis à l'obligation postale; seuls les trains-tramways et les autres trains automoteurs, font encore l'objet de discussions.

1095. Par interprétation du paragraphe 3, le Conseil d'Etat a décidé qu'il fallait entendre « le train journalier de la poste à l'aller et au retour », comme devant être mis en marche tous les jours, *dans chaque sens* (1).

1096. L'obligation postale s'étend non seulement aux lettres et dépêches, mais à tous les transports confiés à l'Administration des postes, notamment à ceux qui sont expédiés sous enveloppe de toile ou de papier, ficelés au départ et ouverts seulement à l'arrivée, même si ces transports sont effectués en concurrence avec l'industrie privée et sans monopole (2).

1097. Nous rappelons, pour mémoire, que le transport des colis postaux a fait l'objet de conventions spéciales entre les Compagnies de chemins de fer et l'Administration des postes (3).

Article 2. — *Télégraphes.*

1098. Les dispositions relatives au service télégraphique sont prévues à l'article 58.

Le paragraphe 3 de cet article donne le droit de circulation gratuite aux agents de cette administration, lorsqu'ils sont en service.

Le paragraphe premier réserve à l'Etat le droit 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.

---

(1) C. d'Ét. cont. 8 février 1873.
(2) C. d'Ét. cont. 7 mars 1873.
(3) V. nos 380 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le paragraphe 9 donne, par contre, le droit à la Compagnie, de se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat avec l'autorisation ministérielle.

Le paragraphe 2 prévoit que les Compagnies devront réserver dans les gares les terrains nécessaires à l'établissement de bureaux télégraphiques.

Enfin, en raison du contrôle que l'Administration des télégraphes exerce sur les transmissions télégraphiques, effectuées par les Compagnies de chemins de fer, cette Administration obtient, par des conventions, le transport gratuit de la presque totalité de son matériel.

SECTION III

SERVICES DIVERS

1099. Nous ne ferons que mentionner ici les facilités de circulation réservées aux différents services de contrôle, car le service de contrôle lui-même ne fonctionne pas dans son intérêt propre, mais dans l'intérêt de la bonne exploitation des chemins de fer.

Nous indiquerons seulement qu'on a admis que le contrôle des chemins de fer, au titre de la sécurité publique, justifiait l'attribution de facilités de circulation dans certaines limites, aux préfets, aux sous-préfets et aux fonctionnaires de la sûreté générale.

1100. Un certain nombre de fonctionnaires dépendant de l'Administration des finances, bénéficient du transport gratuit sur les chemins de fer.

Aux termes de l'article 55, paragraphe 2, du cahier des charges, les agents des contributions indirectes et des douanes, chargés de la surveillance des chemins de fer, dans l'intérêt de la perception des impôts, sont admis à la circulation gratuite (1). Les dispositions de l'article 55

---

(1) Pour le premier de ces services, les fonctionnaires qui bénéficient de cet avantage, sont : le directeur général, les administra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ont été étendues à certains fonctionnaires du service de l'enregistrement, et enfin aux inspecteurs des finances.

1101. Le ministère des finances a passé, en 1885, avec les Compagnies de chemins de fer, un traité analogue à celui que nous avons examiné pour les transports de la guerre, et qui s'applique au transport des tabacs, des poudres à feu, de la dynamite, du papier timbré et filigrané, et de tous les objets du matériel des différents services relevant du ministère des finances.

1102. Enfin, l'article 57 du cahier des charges concerne le transport des prisonniers et détermine les conditions dans lesquelles peuvent être effectués leurs voyages, soit qu'ils utilisent des wagons appartenant à l'administration pénitentiaire, soit des wagons appartenant à la Compagnie.

---

teurs, les directeurs départementaux, les sous-directeurs, les inspecteurs, les contrôleurs, les receveurs et les commis; pour le service des douanes : le directeur général, les administrateurs, les directeurs régionaux, les inspecteurs, les sous-inspecteurs, les officiers, les receveurs, les sous-officiers et préposés.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE XII

IMPOTS

Parmi les impôts qui frappent l'industrie des chemins de fer, il faut distinguer ceux qui sont supportés par les Compagnies et ceux qu'elles sont chargées de percevoir, pour le compte de l'État, en qualité de régisseurs de recettes et qui ne sont point, en définitive, supportés par elles.

SECTION PREMIÈRE

IMPOTS SUPPORTÉS PAR LES COMPAGNIES

Les Compagnies sont tenues d'acquitter les divers impôts directs ou indirects, dans les conditions du droit commun. Cette obligation est même rappelée par l'article 63 de leur cahier des charges. D'ailleurs, aux termes de l'article 9 de la loi du 22 décembre 1878, les chemins de fer exploités par l'État sont soumis au même régime que les chemins de fer concédés, « en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature ».

Nous ne traiterons ici que des impôts pour lesquels le législateur a posé des règles spéciales aux chemins de fer.

§ 1er. — *Contribution foncière.*

1103. Aux termes de l'article premier de la loi du 15 juillet 1845, « les chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie ». Dès lors, si l'on appliquait les dispositions de l'article 103

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la loi du 3 frimaire an VII d'après lequel « les rues, les places publiques, servant aux foires et marchés, les grandes routes... ne sont point cotisables», les chemins de fer ne seraient point imposables à la contribution foncière.

Ils sont cependant soumis à cet impôt en vertu des stipulations formelles de l'article 63 du cahier des charges ainsi conçu : « 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 (1) ».

Il convient d'étudier séparément la contribution foncière des propriétés non bâties et celle des propriétés bâties.

Article premier, — *Propriétés non bâties.*

1104. La contribution foncière est établie d'après la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances.

Des difficultés se sont élevées sur l'interprétation à donner à cette définition. La question s'est posée, tout d'abord, pour les passages à niveau; l'Administration des Contributions directes l'a résolue par une distinction. Lorsque le chemin de fer est établi sur une voie publique préexistante, le passage à niveau n'est pas imposable; la solution inverse est admise lorsque le passage

(1) En principe, l'impôt devrait être payé par l'État, qui est propriétaire des terrains et bâtiments affectés à l'exploitation du chemin de fer. La jurisprudence a toujours décidé que les concessionnaires, n'étant ni propriétaires ni usufruitiers, ne sauraient être passibles de l'impôt foncier, lorsque leurs cahiers des charges ne comportent pas à cet égard de stipulations formelles. V. C. d'Ét. cont. 13 juillet 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à niveau est établi pour le service d'une voie publique sur un chemin de fer préexistant (1).

Les voies d'accès des gares, tant qu'elles n'ont point été l'objet d'un classement officiel dans la voirie, sont imposables.

En sens inverse, les parties de la voie ferrée dans la longueur des ponts et viaducs ne sont point imposées, et, en ce qui concerne les tunnels, les terrains du dessus, seuls, sont cotisés (2).

La cote afférente aux terrains imposés doit être calculée conformément à la loi du 25 avril 1803, c'est-à-dire sur la même base que les terres de première qualité dans chaque commune. Cette dernière disposition doit se combiner avec le principe de la fixité des évaluations cadastrales. Dans ces conditions, les terrains déjà imposés avant leur incorporation au chemin de fer restent cotisés à raison du revenu cadastral qui leur avait été attribué et la prescription de l'article 63 ci-dessus rappelée ne peut jouer utilement qu'au cas où, par un travail d'ensemble, il est procédé à une réfection des évaluations cadastrales, ou encore lorsque des terrains non cotisés sont incorporés au chemin de fer.

Article II. — *Propriétés bâties.*

1105. Les Compagnies de chemins de fer sont imposables à la contribution foncière des propriétés bâties régie par les lois des 29 décembre 1884 et 8 août 1890.

En premier lieu, cet impôt ne frappe que les immeubles et non les éléments mobiliers qui sont nécessaires à l'exploitation. La question de la distinction à faire entre les éléments *mobiliers* et *immobiliers* s'est présentée à propos de l'outillage des gares et des ateliers, et la jurisprudence,

(1) Instruction 2 mars 1886.
(2) V. Lemercier de Jauvelle : *Chemins de fer avec péages; contribution foncière.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour la résoudre, s'est attachée à rechercher s'il y avait ou non incorporation de ces éléments au sol des voies.

Sont considérés comme éléments mobiliers :

1° Le menu outillage des gares, des halles, des quais découverts (1), en particulier le petit matériel affecté au chargement et au déchargement des wagons dans les gares (2), les ponts mobiles des remises de locomotives (3), les grues à pivot non scellées au sol (4);

2° Les constructions légères reposant sans fondations sur le sol (5), par exemple les guérites d'aiguilleurs (6).

Au contraire, constituent des immeubles et sont dès lors imposables les rails et plaques tournantes (7); les ponts à bascules (8); les grues de chargement et de déchargement fixées au sol (9); l'outillage fixe d'un atelier de montage, faisant corps avec le bâtiment qui le renferme (10), les machines à vapeur fixées par des boulons sur des piliers en pierres de taille enfoncées dans le sol ou sur des bâtis spécialement établis pour les recevoir (11).

1106. Aux termes de l'article 63 précité du cahier des charges, les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, sont assimilés aux propriétés bâties de la localité. D'autre part, l'article premier de la loi du 29 décembre 1884 assujettit à l'impôt foncier des propriétés bâties les terrains employés à un usage commercial ou industriel. La distinction entre les parties du chemin de fer qui doivent être cotisées à la contribution foncière des terrains bâtis ou à celle des terrains non

(1) C. d'Ét. cont. 25 mai 1900, 22 janvier 1902.
(2) C. d'Ét. cont. 10 juillet 1907.
(3) C. d'Ét. cont. 6 juin 1873.
(4) C. d'Ét. cont. 27 janvier 1865.
(5) C. d'Ét. cont. 25 mars 1904, 6 juillet 1904.
(6) C. d'Ét. cont. 27 janvier 1865.
(7) C. d'Ét. cont. 14 mars 1890, 2 mai 1891.
(8) C. d'Ét. cont. 25 mai 1900.
(9) C. d'Ét. cont. 2 mai 1894, 17 novembre 1899, 2 mai 1891.
(10) C. d'Ét. cont. 8 juillet 1887.
(11) C. d'Ét. cont. 8 juillet 1899.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bâtis a donné lieu à de nombreuses difficultés. La jurisprudence, pour les trancher, s'est attachée à rechercher, dans chaque cas, si les terrains devaient être considérés comme faisant *partie de l'établissement industriel*, ou si, au contraire, ils devaient être considérés comme *affectés à la circulation générale*.

Elle a eu en vue, par une interprétation restrictive du § 2 de l'article 63 du cahier des charges, de rendre moins sensible la discordance entre l'obligation à l'impôt foncier que cet article impose et l'immunité qu'accorde l'article 103 de la loi du 3 frimaire an VII aux rues, grandes routes, etc.

1107. Doivent être considérés comme affectés à la circulation générale, et comme tels non imposables à la contribution foncière des propriétés bâties, les terrains sur lesquels sont établis :

Les voies de circulation (1); les voies servant à la manœuvre des trains et à leur stationnement, qui constituent des dépendances de la voie ferrée principale (2); les voies de garage et de triage des wagons (3); les voies servant à la réception, à la formation et à la déformation des trains (4);

Quant au sol des voies imposables, il comprend la superficie du terrain comprise entre les deux extrémités des traverses sur lesquelles reposent les rails et non pas seulement la superficie comprise entre les bords extérieurs des rails (5).

Il faut considérer comme l'accessoire des voies principales et ranger dans la même catégorie les voies diagonales situées entre des voies non imposables (6); les chan-

(1) C. d'Ét. cont. 4 décembre 1901, Orléans.
(2) C. d'Ét. cont. 2 mars 1900, Syndicat des chemins de fer de Ceinture.
(3) C. d'Ét. cont. 22 janvier 1902, ministre des Finances c. P.-L.-M. 3 mai 1902, ministre des Finances c. Ouest.
(4) C. d'Ét. cont. 12 novembre 1898, Orléans.
(5) C. d'Ét. cont. 23 février 1900, P.-L.-M.
(6) C. d'Ét. cont. 4 décembre 1901, Orléans.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gements de voie (1); les ponts-tournants (2) et les plaques tournantes utilisées pour le service des voies principales (3), les heurtoirs métalliques (4); les trottoirs (5); les constructions renfermant les appareils qui commandent les changements de voie et les signaux (6).

Les quais qui ne sont que les accessoires nécessaires de la voie de circulation ne sont pas imposables : tels sont les quais affectés au service des voyageurs (7) ou à l'embarquement des bestiaux (8), au chargement ou déchargement des wagons (9) et ne sont affectés qu'accidentellement au dépôt des marchandises (10).

Il doit en être de même d'une faible partie des bâtiments des gares, par exemple, les murs de clôture et de soutènement (11), les escaliers servant uniquement à l'accès du public à des quais non imposables (12), les lieux d'aisance gratuits (13).

Enfin, sont exempts de la contribution foncière, bien que ne servant pas à la circulation générale, les installations établies dans les gares ou sur les voies en vue des services publics.

Dans la première catégorie se trouvent les bureaux

(1) C. d'Ét. 1er juin 1900, Orléans; 21 juillet, 1900, Orléans; 23 mai 1904, Sud de la France; 6 juillet 1904, Sud de la France.

(2) C. d'Ét. cont. 22 novembre 1905, P.-L.-M.

(3) C. d'Ét. cont. 29 décembre 1900, Midi.

(4) C. d'Et. cont. 22 janvier 1902, P.-L.-M.

(5) C. d'Ét. 11 janvier 1866, P.-L.-M.

(6) C. d'Ét. cont. 17 février 1888, P.-L.-M.

(7) C. d'Ét. cont. 17 août 1864, P.-L.-M. ; 7 janvier 1901 P.-L.-M,

(8) C. d'Ét. cont. 12 août 1868, Midi; 25 avril 1890, Midi.

(9) C. d'Et. cont. 17 août 1864, P.-L.-M.; 22 janvier 1902, P.-L.-M.; 25 juillet 1904, Midi.

(10) C. d'Ét. cont., 25 avril 1890, Midi; 25 novembre 1893, Orléans; 23 février 1895, Orléans.

(11) C. d'Et. cont. 12 août 1868, P.-L.-M.

(12) C. d'Et. cont. 21 mai 1906, Ceinture. Des escaliers reliant, en outre, des installations de l'établissement industriel seraient imposés.

(13) C. d'Et. cont. 25 mai 1900, Midi; 20 avril 1904, Midi. La solution inverse est admise en cas de lieux d'aisance payants.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'octroi (1), des douanes (2), des postes (3), des télégraphes (4), des commissaires de police (5), des commissaires de surveillance administrative (6); dans la seconde catégorie on peut ranger les réservoirs d'eau établis sur la demande et aux frais du ministre de la Guerre (7), les locaux affectés au remisage du matériel militaire (8), les voies utilisées exclusivement pour le service de désinfection (9), les aqueducs et égoûts destinés à l'assainissement des gares (10).

1108. Doivent au contraire être imposées les installations qui ne sont pas affectées à la circulation générale et qui peuvent être considérées comme faisant partie de l'établissement industriel des chemin de fer.

Les bâtiments des gares sont en principe imposables, sauf les exceptions signalées ci-dessus. L'impôt est dû en particulier pour les locaux où sont remisés les bagages (11), les halles à marchandises avec leurs auvents (12), les marquises des bâtiments de voyageurs ou des quais (13), les remises du matériel roulant (14), les ponts à bascule (15), les dépôts de charbon (16), les dépôts de matériaux (17), les ateliers et leurs dépendances (18), les réservoirs d'eau (19), les grues hydrauliques dépendant du bâtiment de prise

(1) C. d'Ét. cont. 25 mai 1900, Midi.
(2) C. d'Ét. cont. 26 juillet 1878, Midi; 16 février 1900, P.-L.-M.
(3) C. d'Ét. cont. 25 mai 1900, Midi; 4 juin 1902, Orléans.
(4) C. d'Ét. cont. 8 décembre 1899, P.-L.-M.
(5) C. d'Ét. cont., 4 juin 1902, Orléans.
(6) C. d'Ét. cont. 8 décembre 1899, P.-L.-M.; 25 mai 1900, Midi.
(7) C. d'Ét. cont. 4 décembre 1901, Orléans.
(8) C. d'Ét. cont. 20 juillet 1903, Ouest.
(9) C. d'Ét. cont. 12 novembre 1898, Orléans; 26 juillet 1901. Orléans.
(10) C. d'Ét. cont. 12 août 1868, P.-L.-M.
(11) C. d'Ét cont. 19 janvier 1894, Midi.
(12) C. d'Ét. cont. 25 mai 1900, Midi.
(13) C. d'Ét. cont. 25 mai 1900, Midi; 6 septembre 1869, Orléans.
(14) C. d'Ét. cont. 25 juillet 1904, Midi.
(15) C. d'Ét. cont. 25 juillet 1904, Midi.
(16) C. d'Ét. cont. 25 juillet 1904, Midi.
(17) C. d'Ét. cont. 25 mai 1900, Midi.
(18) C. d'Ét. cont. 17 janvier 1866, P.-L.-M.
(19) C. d'Ét. cont. 27 janvier 1865, P.-L.-M.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'eau (1), les conduites d'alimentation en eau et gaz (2), les bâtiments et installations des gares de triage (3).

L'impôt porte également sur les voies qui ne sont pas affectées à la circulation générale, en particulier celles qui desservent les installations imposables que nous venons d'énumérer; par exemple, les voies servant à des réparations courantes (4), les voies de remisage (5), les voies de débord (6), les voies des parcs à voitures (7), les voies desservant les halles à marchandises (8), les quais découverts contigus à ces halles (9), les magasins (10), les cours de marchandises (11), les ponts roulants (12), les ponts à bascules (13), les voies desservant les remises et rotondes (14), les ateliers de réparations (15), les voies d'embranchements particuliers (16).

Les voies transversales suivent le même régime que les voies auxquelles elles aboutissent, c'est-à-dire qu'elles sont imposables si elles relient des voies imposables, ou si elles sont affectées comme ces dernières au service des dépendances de l'établissement industriel dans les conditions que nous venons d'indiquer.

Il arrive fréquemment qu'une voie transversale ait un caractère mixte reliant une voie principale à une voie

---

(1) C. d'Et. cont. 14 mars 1890, P.-L.-M.
(2) C. d'Et. cont. 12 août 1868, P.-L.-M.
(3) C. d'Et. cont. 14 mars 1890, P.-L.-M.
(4) C. d'Et. cont. 12 novembre 1898, Orléans.
(5) C. d'Et. cont. 29 décembre 1900, Midi; 10 juillet 1907.
(6) C. d'Et. cont. 12 novembre 1898, Orléans; 1er juin 1900, Orléans; 19 avril 1902, Orléans; 19 juillet 1905, P.-L.-M.
(7) C. d'Et. cont. 19 juillet 1905, P.-L.-M.
(8) C. d'Et. cont. 25 avril 1890, Midi; 30 juillet 1901, Midi; 9 février 1903, Midi; 25 juillet 1904, Midi.
(9) C. d'Et. cont. 12 février 1892, Midi; 9 février 1903, Midi.
(10) C. d'Et. cont. 1er juin 1900, Orléans; 21 juillet 1900, Orléans
(11) C. d'Et. cont. 12 février 1892, Midi.
(12) C. d'Et. cont., 23 mars 1904, Sud de la France.
(13) C. d'Et. cont. 21 mai 1891, Midi; 16 décembre 1898, Midi.
(14) C. d'Et. cont. 11 janvier 1866, P.-L.-M.; 12 novembre 1898 Orléans; 25 juillet 1904, Midi.
(15) C. d'Et. cont. 11 janvier 1866, P.-L.-M.
(16) Dans ce cas l'imposition est due par l'industriel embranché

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

imposable. Dans ce cas la jurisprudence admet (1) que l'impôt est dû par le fait que la voie ne sert pas exclusivement au service des voies affectées à la circulation générale. On applique la même règle pour les accessoires des voies : heurtoirs, changements de voie, plaques tournantes.

En ce qui concerne les ponts tournants utilisés à la fois pour les besoins d'un dépôt et ceux de la circulation générale, le même principe n'a été admis qu'exceptionnellement (2); en général ils ne sont imposés que si l'usage du pont pour le service spécial des locomotives est prépondérant (3).

Enfin sont imposables les maisons des gardes-barrières (4), les quais servant *habituellement* de lieux de dépôt (5), les quais loués à des particuliers (6), les quais des halles à marchandises (7).

1109. Aux termes de la loi du 13 juillet 1900, la contribution foncière des propriétés bâties est réglée en raison de la valeur locative de ces propriétés, sous déduction de 25 0/0 pour les maisons et de 40 0/0 pour les usines. En principe, la valeur locative des propriétés imposables doit être déterminée sous déduction de 25 0/0 (8), mais la jurisprudence admet la déduction de 40 0/0 pour les immeubles qui présentent une analogie avec les usines.

---

(1) C. d'Ét. cont. 12 novembre 1898, Orléans; 2 mars 1900, Ceinture; 26 juillet 1901, P.-L.-M.; 27 juillet 1904, Min. des Finances.

(2) C. d'Ét. cont. 25 juillet 1904, Midi.

(3) C. d'Et. cont. 10 juillet 1901; 9 février 1903, Midi; 25 juillet 1904, Midi.

(4) C. d'Et. cont. 16 décembre 1898, Midi; 25 Mai 1900, Midi; 8 février 1901, Midi; 31 juillet 1901, Midi; 15 février 1902, Midi; 9 février 1903, Midi; 10 juillet 1907, Midi.

(5) C. d'Et. cont. 25 avril 1890, Midi; 25 juillet 1904, Midi. Quelques arrêts admettent que le dépôt *occasionnel* suffit à justifier l'imposition : 23 février 1895, Orléans; 10 juillet 1901, Midi.

(6) C. d'Ét. cont. 16 décembre 1898, Midi.

(7) C. d'Ét. cont. 25 avril 1890, Midi.

(8) C. d'Ét. cont. 8 juillet 1887. L'article 82 de la loi du 3 frimaire an VII admettait déjà la déduction du quart ou du tiers pour les propriétés bâties, suivant leur nature. V. également C. d'Ét. cont. 4 juin 1902.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il en est ainsi pour : les halles aux marchandises (1); les voies de chemins de fer conduisant aux halles à marchandises (2); les ponts à bascule (3); les grues à pivot (4); les bâtiments et engins destinés à l'alimentation en eau (5); les remises des locomotives et les ateliers (6).

1110. La Compagnie doit-elle être portée au rôle pendant la période de construction des lignes?

La jurisprudence a fait une distinction, suivant que les travaux sont ou non effectués par la Compagnie.

Si la Compagnie procède elle-même à l'exécution des travaux, elle est imposable à la contribution foncière, même pendant la construction (7).

Au contraire, si l'État exécute les travaux, la Compagnie n'est imposable qu'à compter du moment où la ligne lui est remise; pendant toute la période d'exécution, l'État seul doit être porté au rôle (8).

En cas de rachat, l'État doit, en principe, être imposé par voie de mutation de cote à la place de la Compagnie (9), à partir de la remise des lignes.

§ 2. — *Taxe des biens de mainmorte.*

1111. La taxe de mainmorte, représentative, pour les sociétés anonymes, des droits de transmission entre vifs et par décès des biens immeubles assujettis à la contribution foncière, a été établie et réglementée par les lois

---

(1) C. d'Ét. cont. 18 mai 1904, Midi.
(2) C. d'Ét. cont. 23 février 1900, Lyon; 29 juillet 1904, Midi.
(3) C. d'Ét. cont. 25 avril 1890, Midi; 2 mai 1891, Midi.
(4) C. d'Ét. cont. 2 mai 1891, Midi.
(5) C. d'Ét. cont. 8 juillet 1887, ministre des Finances c. Orléans; 26 décembre 1891, Midi.
(6) C. d'Ét. cont. 17 août 1864; 25 août 1865.
(7) C. d'Ét. cont. 21 septembre 1859.
(8) C. d'Ét. cont. 29 juillet 1881.; C. d'Ét. cont. 7 mars 1849, 19 janvier 1850, 26 janvier 1850, 21 septembre 1859.
(9) La question s'est présentée en 1878 et elle a été résolue avec certaines distinctions par une instruction du 26 septembre 1878. *Bulletin des Contributions directes*, 1878, p. 247.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des 20 février 1849 et 31 mars 1903. Elle se présente actuellement sous la forme de centimes additionnels à la contribution foncière; elle est calculée, d'après l'article 3 de la loi du 31 mars 1903, à raison de 112 c. 1/2 par franc du principal de la contribution foncière des propriétés bâties et de 70 centimes par franc du principal de la contribution foncière des propriétés non bâties. Elle est soumise aux décimes auxquels sont assujettis les droits d'enregistrement. Cette taxe est-elle due par les Compagnies?

La jurisprudence est définitivement fixée, depuis un arrêt de principe du 8 février 1851 (1). Les Compagnies ne sont pas passibles de la taxe des biens de mainmorte à raison du domaine concédé, car elles ne possèdent sur celui-ci que des droits mobiliers et ne supportent, pour ce domaine, la contribution foncière que par une disposition exceptionnelle.

Par contre, elles sont imposables à raison des terrains et bâtiments qui ne font pas partie du domaine concédé et qui sont leur propriété.

1112. Il existe une particularité pour les chemins de fer de l'État. L'État, en effet, n'est pas imposable, en principe, à la taxe des biens de mainmorte. Cependant, la loi du 22 décembre 1878 le déclare passible de cette taxe pour les immeubles à raison desquels les Compagnies seraient imposables, si ces immeubles étaient possédés par des Compagnies concessionnaires.

§ 3. — *Contribution des portes et fenêtres.*

1113. La loi du 4 frimaire an VII, qui a créé la contribution des portes et fenêtres, exempte, par son article 5,

(1) C. d'Ét. cont. 8 février 1851, Chemin de fer du Centre; 22 août 1853, Orléans; 11 janvier 1866, Lyon; 6 juillet 1888, Lyon; 28 juin 1889, Est (et les conclusions de M. Romieu); 9 mai 1891, Est; 17 juin 1892, Nord; 4 mai 1894, Orléans; 7 juin 1901, Est, qui déclare non imposables les Compagnies à raison des « excédents » tant qu'ils n'ont pas été désaffectés et déclarés aliénables.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« les ouvertures servant à éclairer ou aérer les locaux non destinés à l'habitation des hommes et celles des bâtiments employés à un service public ». Ultérieurement la loi du 3 germinal an XI a décidé « que les propriétaires de manufactures ne seraient taxés que pour les fenêtres de leurs habitations personnelles et celles de leurs concierges et commis ».

En principe, les chemins de fer sont soumis à cet impôt. Il en est ainsi notamment pour les gares (1). Le Conseil d'État a estimé, en effet, que la contribution des portes et fenêtres devait être établie sur tous les bâtiments, pour les portes et fenêtres donnant sur les rues, cours et jardins, et qu'une gare de chemin de fer, qui renferme des salles d'attente pour les voyageurs, des buffets, des bureaux, des logements pour les employés ne peut être considérée comme non destinée à l'habitation des hommes, ni être assimilée aux manufactures.

1114. Par application de ces principes, ont été déclarés imposables à cette contribution :

Les logements des employés, les locaux servant à l'exploitation, les salles d'attente, les bureaux, les buffets, les hangars aux marchandises et certains ateliers (2).

Par contre, ont été déclarés non imposables :

Les locaux affectés à un service public; les constructions qui sont des dépendances de la voie ferrée, notamment les postes d'aiguillage (3); les locaux non destinés à l'habitation des hommes (4); les remises à wagons; les remises aux locomotives.

Ne sont pas non plus imposables les vitrages formant les toitures au-dessus des ateliers, hangars et halles de marchandises, parce que la loi ne déclare imposables que les ouvertures donnant sur les rues, cours et jardins.

---

(1) La question a été tranchée par un arrêt de principe du 17 août 1864 (Compagnie P.-L.-M.).
(2) C. d'Ét. cont. 8 décembre 1899, 7 janvier 1901, P.-L.-M.
(3) C. d'Ét. cont. 27 juillet 1888, P.-L.-M.
(4) C. d'Ét. cont. 26 novembre 1886.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1115. En cas de construction d'une ligne par l'État, celui-ci n'est pas soumis, pendant la période qui précède la mise en exploitation, à l'impôt des portes et fenêtres pour les bâtiments du chemin de fer; mais cet impôt est perçu sur les employés ou fonctionnaires qui y sont logés gratuitement pendant les travaux (1).

§ 4. — *Patentes.*

Les Compagnies de chemin de fer sont imposables à la contribution des patentes en qualité « de concessionnaire de chemin de fer avec péage ».

Une Compagnie est imposable, alors même qu'elle a traité avec une autre Compagnie qui exploite ses lignes; cette convention ne lui a pas enlevé, en effet, la qualité de concessionnaire (2).

L'impôt des patentes comprend un droit fixe et un droit proportionnel.

1116. *Droit fixe.* — D'après le tableau C, le droit fixe est de 10 francs par kilomètre pour les lignes à double voie et de 5 francs par kilomètre pour les lignes ou portions de lignes à simple voie.

Les différentes fractions des lignes d'une même Compagnie de chemin de fer sont considérées comme appartenant à un seul établissement et doivent être, pour l'imposition du droit fixe, réunies au siège de la direction (3).

Ce droit doit être calculé d'après la longueur kilométrique des voies ferrées et non d'après celle du parcours. Il en résulte qu'on ne peut compter qu'une seule fois les troncs communs à plusieurs lignes. Mais lorsqu'une voie est utilisée en commun par plusieurs concessionnaires ou exploitant, la longueur kilométrique du tronc commun doit entrer dans les bases du droit fixe de chacun d'eux.

---

(1) Circ. min. 28 juin 1881.
(2) C. d'Ét. cont. 18 mars 1887.
(3) Instr. 6 avril 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1117. *Droit proportionnel.* — Le droit proportionnel est fixé par le tableau C au taux du 1/20e sur les locaux servant à l'habitation et au taux du 1/50e sur les locaux servant à l'exercice de l'industrie.

Il importe tout d'abord de déterminer les locaux à raison desquels la Compagnie est imposable au droit proportionnel.

La jurisprudence a fait une distinction analogue à celle que nous avons rencontrée en matière de contribution foncière : elle a distingué les parties du chemin de fer affectées à la circulation générale et au service public et celles qui servent à l'exploitation industrielle. Cette distinction est parfois délicate, car les Compagnies de chemin de fer sont des entreprises de transports, et toutes les parties de leurs établissements sont plus ou moins directement, organisées en vue de la circulation des voyageurs et du transit des marchandises.

En principe, ne sont pas imposables :

Les parties du chemin de fer considérées comme dépendances de la voie publique (1); les parties affectées à un service public (2); les parties affectées au service privatif des particuliers (3); les parties inutilisées pour l'exploitation du chemin de fer (4).

Doivent être imposées les installations que l'on peut considérer comme servant à l'exploitation industrielle des Compagnies (5).

---

(1) Cours des gares, C. d'Ét. cont. 12 août 1868; cours de services, C. d'Ét. cont. 15 février 1866; voies de garage, 27 janvier 1865, 25 février 1881, 12 novembre 1898, 24 décembre 1898, 22 janvier 1902, 25 juillet 1904; quais d'embarcadère des voyageurs, 17 novembre 1899, 22 décembre 1899.

(2) Bureaux d'octroi. C. d'Ét. cont. 12 août 1868; bureaux du commissaire de surveillance administrative, C. d'Ét. cont. 17 août 1864; logement des employés des télégraphes, C. d'Ét. cont. 11 janvier 1866.

(3) Buffets, C. d'Ét. cont. 27 janvier 1865, 12 janvier 1868; et hôtels terminus; les tiers qui exploitent ces établissements supportent la patente.

(4) Jardins, 17 août 1864; terrains vagues, 26 juin 1867.

(5) Voies desservant les halles aux marchandises, C. d'Ét.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1118. D'autre part, il y a lieu de faire une distinction entre les locaux qui sont imposables au taux du 1/20e et ceux qui sont imposables au 1/50e.

En principe, sont imposables au taux du 1/20e les logements occupés dans les bâtiments de la gare par les agents qui représentent la Compagnie; sont imposables au taux du 1/50e les locaux industriels et notamment les logements des agents et employés qui ne représentent pas la Compagnie, mais dont l'habitation dans la gare est nécessitée par les besoins du service (1).

1119. *Gares communes.* — Une gare peut être commune à plusieurs Compagnies; dans ce cas, d'après quelles règles doivent être établies les impositions?

La jurisprudence récente (2) distingue : 1° les locaux et installations de la gare commune qui sont nécessaires, dans leur totalité, à l'exploitation de chacune des Compagnies et qui doivent, pour chacune d'elles, entrer en compte sans ventilation possible pour le calcul du droit proportionnel; 2° les locaux et installations dont l'existence ou l'importance est nécessitée par le trafic spécial d'une des Compagnies et à raison desquels cette Compagnie doit être imposée, les autres Compagnies ne devant être cotisées, à raison de ces mêmes locaux, que dans le cas et dans la mesure où elles les utilisent pour l'exploitation de leurs réseaux.

---

7 février 1903, 23 février 1900, 29 décembre 1900; voies affectées au chargement et au déchargement des marchandises, 15 février 1902, 19 avril 1902; plaques tournantes desservant les remises aux locomotives, 9 février 1903, 10 juillet 1901; remises aux locomotives, 25 juillet 1904; appareils de levage et de pesage, 23 février 1900.

(1) Imposables au taux du 1/20e :

Les logements : du chef de gare, C. d'Ét. cont. 28 janvier 1869; de l'agent commercial, même arrêt.

Imposables au taux du 1/50e :

Les logements : des cantonniers de la voie, C. d'Ét. cont. 13 juin 1891; du chef du bureau des messageries, 8 juillet 1887.

(2) C. d'Ét. cont. 12 mai 1909 et 10 décembre 1909 et surtout 24 février 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1120. *Etablissements multiples.* — Lorsque les Compagnies exercent d'autres professions que celles de « concessionnaire des chemins de fer avec péage », elles sont imposables à raison de ces professions.

C'est ainsi qu'elles sont imposables au droit fixe d'entrepreneur de roulage et au droit proportionnel du 1/40e, afférent à la profession d'entrepreneur de roulage, lorsqu'elles ne se bornent pas à transporter du domicile des expéditeurs à la gare les marchandises à destination de la voie ferrée, mais qu'elles les font prendre à domicile et les centralisent dans des bureaux de ville.

§ 5. — *Taxes directes et licences.*

1121. Les Compagnies sont passibles, dans les mêmes conditions que les particuliers, des impôts qui frappent les biens meubles et immeubles, notamment les droits de voirie et les taxes de remplacement établies par les villes conformément à la loi.

C'est ainsi notamment qu'elles ont été reconnues passibles de la taxe d'enlèvement sur les ordures ménagères établie par la ville de Paris (1).

Elles sont soumises aux taxes de pavage pour les rues qui touchent les gares et bâtiments d'exploitation (2), mais non pour les rues qui longent la voie ferrée elle-même (3).

1122. *Droits de licence.* — Les Compagnies, en tant qu'entrepreneurs de voitures publiques, sont soumises au paiement d'une licence (4); ce droit est de 6 fr. 25 par wagon (décimes compris). Elles doivent en outre acquitter une taxe d'estampillage de 2 francs (5) et se munir d'un laissez-passer.

---

(1) C. d'Ét. cont. 9 juillet 1909.
(2) C. d'Ét. cont. 28 juillet 1864.
(3) C. d'Ét. cont. 24 mai 1860.
(4) L. 25 mars 1817, art. 115 et 117, ord. 15 novembre 1846, art. 12.
(5) Ce droit ne supporte aucun décime.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 6. — *Octrois.*

1123. La loi du 28 avril 1816 a permis aux communes d'établir, en cas d'insuffisance de leurs ressources, des taxes indirectes sur les objets de consommation locale.

En principe, les Compagnies sont soumises à ces droits, dès lors que les objets introduits par elle sont consommés à l'intérieur des limites de l'octroi. Elles avaient primitivement soutenu que les voies et les gares devaient, par une sorte de fiction d'exterritorialité, être considérées comme situées en dehors du périmètre, que, par suite, les objets introduits par elles ne pouvaient être soumis aux taxes que lors de leur sortie de l'enceinte du chemin de fer. La Cour de cassation (1) a toujours repoussé cette prétention qui ne s'appuie sur aucun texte de loi.

1124. Cependant, à raison même de la situation des gares, la jurisprudence admet que les administrations de chemins de fer ne sont pas tenues de déclarer les objets assujettis qu'elles transportent ni d'acquitter les droits au point précis où les convois franchissent les limites de l'octroi (2).

La jurisprudence les dispense même, d'une façon définitive et complète, de toutes formalités pour les marchandises qui ne font que traverser en transit le périmètre assujetti (3).

Il a été jugé notamment que les marchandises qui circulent sur les voies maritimes entre un port compris à l'intérieur et une gare située à l'extérieur du périmètre échappent à toute obligation de déclaration, d'admission à l'entrepôt, de justification de sortie.

---

(1) Cass. crim. 12 mars 1891, D. 91.1.287.; 3 novembre 1893, D. 95.1.102.

(2) Cass. crim. 30 avril 1881, D. 1882.1.385; 16 janvier 1885, D. 85.1.475, 3 novembre 1893, D. 1895.1.102.

(3) Cass. précité 30 avril 1881 et surtout Cass. 26 janvier 1898, D. 98.1.72.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1125. Pour les autres marchandises, au contraire, les Compagnies sont obligées d'effectuer, préalablement à la livraison ou même au déchargement, une déclaration conformément à l'article 34 de l'ordonnance du 9 décembre 1814.

La jurisprudence de la Cour suprême paraît être d'une sévérité excessive à l'égard des Compagnies, en appliquant d'une façon stricte les dispositions de l'article 34, dont il est pratiquement presque impossible de concilier les dispositions avec les nécessités du service (1).

1126. Les matériaux destinés à être employés par le chemin de fer lui-même, soit pendant la construction, soit en cours d'exploitation, doivent-ils payer les droits d'octroi?

L'article 148 de la loi du 28 avril 1816 ne soumet aux taxes d'octroi que les objets « destinés à la consommation locale ». La Cour de cassation, appliquant ce texte, décidait que les matières employées à la construction de la ligne dans les limites de l'octroi devaient être taxées comme ayant été consommées sur place et qu'il fallait exempter les articles destinés à l'exploitation comme affectés à un service non localisé (2).

Cette jurisprudence ayant paru contestable, le décret du 12 février 1870, sur le tarif des octrois, a disposé, dans son article 13, que « les combustibles et matières destinées au service de l'exploitation des chemins de fer, aux travaux des ateliers et à la construction de la voie seront affranchis de tous droits d'octroi. En conséquence, les dispositions relatives à l'entrepôt à domicile des combustibles et matières premières employés, dans les établissements industriels, à la préparation et à la fabrication des objets destinés au commerce général sont applicables aux fers, bois, charbons, cokes, graisses, huiles et, en

(1) Cass. 16 janvier 1885, D. 85.1.475; 28 mars 1885, D. 86.1.227; 3 novembre 1893, D. 95.1.102. V. cependant Cass. 12 mars 1891. D. 91.1.287.

(2) Cass. 13 décembre 1870, D. 1872.1.8; 27 novembre 1871, D. 1872.1.126.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

général, à tous les matériaux employés dans les conditions ci-dessus indiquées. En dehors de ces conditions, tous les objets portés au tarif, qui seront consommés dans les gares, salles d'attente et bureaux, seront soumis aux taxes locales ».

La Cour de cassation interprète largement l'exemption accordée par le décret de 1870 aux matériaux destinés à la construction de la voie, en décidant qu'elle s'applique non seulement aux terrassements, au ballast, aux rails et aux traverses qui constituent la partie principale de la voie, mais encore à tous les matériaux qui entrent dans la construction des ponts, des viaducs, des voûtes qui sont nécessaires à l'établissement des voies (1).

En ce qui concerne les constructions et installations annexes, la Cour suprême fait une distinction entre celles qui sont les accessoires nécessaires de la voie et forment avec elle un tout indivisible et celles dont l'objet principal est de satisfaire aux besoins locaux. Elle range dans la première catégorie les rotondes à machines (2), les ateliers de réparation (3) et, d'une manière générale, tous les bâtiments utilisés pour le matériel roulant (4) et dans la seconde catégorie les abris destinés aux voyageurs (5), les halles aux marchandises (6). Pour les gares, elle distingue celles qui ont pour objet unique de desservir une localité (7) et les gares de triage et de transit (8) qui sont destinées au trafic général.

Doivent être affranchis de droits d'octroi les matériaux destinés aux dortoirs réservés à l'usage exclusif des mécaniciens lorsque lesdits dortoirs constituent une annexe du dépôt des machines, affectée comme celui-ci aux besoins généraux de l'exploitation du chemin de

(1) Cass. 21 juin 1880, D. 80.1.311.
(2) Cass. 29 juin 1886, D. 1886.1.464.
(3) Cass. 4 décembre 1888, D. 1890.1.14.
(4) Même arrêt.
(5) Cass. 15 janvier 1878, D. 1878.1.157.
(6) Cass. 26 juillet 1893, D. 1893.1.597.
(7) Cass. 21 janvier 1884, D. 1884.1.472.
(8) Cass. 30 décembre 1890, D. 91.5.367.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fer (1); aux halles qui, construites sur les terrains dépendant de la gare d'une ville, servent au triage des marchandises en transit alors que les marchandises à destination de cette ville n'y figurent que pour une portion minime, une autre halle leur étant spécialement affectée (2); à l'usine électrique qui a pour objet principal de fournir la lumière électrique dans tout le périmètre de la gare, assurant ainsi le triage de wagons ayant des destinations diverses, bien qu'en fait la Compagnie utilise une partie de la production de l'usine pour l'éclairage des bureaux et salles d'attente de la gare (3).

1127. En ce qui touche les objets destinés à l'exploitation du chemin de fer, la jurisprudence exempte de taxes d'octroi tous ceux « qui, n'étant pas affectés exclusivement aux besoins d'une gare dans ses rapports spéciaux avec la consommation locale, s'appliquent aux besoins de la voie ferrée, considérée comme formant dans son ensemble un tout indivisible », notamment ceux qui ont pour but d'assurer la marche des trains, la circulation régulière sur toute la ligne, la sécurité des personnes et la conservation du matériel et des marchandises (4).

La section des finances du Conseil d'État a une jurisprudence aussi large que celle de la Cour de cassation. Elle a toujours refusé de sanctionner, dans les règlements locaux d'octrois, des dérogations aux dispositions impératives de l'article 13 du décret de 1870; elle s'est opposée notamment à l'imposition des combustibles employés pour le chauffage des machines qui assurent le service intérieur des gares.

1128. L'immunité fiscale, accordée par l'article 13 du décret du 12 février 1870, est obtenue au moyen du mécanisme de l'entrepôt. En vertu de l'article 8 du même

(1) Cass. civ. 22 mai 1905.
(2) Cass. civ. 7 novembre 1904.
(3) Même arrêt.
(4) Cass. 21 juin 1880, D. 1880.1.311; 17 février 1886, D. 1886.1.324.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

décret, les Compagnies doivent solliciter l'admission à l'entrepôt des objets employés, admission prononcée par le maire; d'autre part, elles doivent effectuer une déclaration d'emploi et justifier de l'emploi desdits objets.

Pour le matières à raison desquelles les Compagnies sont imposables, telles que les combustibles employés au chauffage des gares et des salles d'attente, et qu'elles prélèvent sur leurs approvisionnements, elles peuvent s'acquitter des droits dont elles sont redevables au moyen d'un abonnement, tel qu'il est prévu par l'article 14 du décret de 1870.

§ 7. — *Droits d'enregistrement.*

1129. Les contrats passés entre l'État et les Compagnies sont passibles de droits d'enregistrement.

Les contrats de concession constituent, nous l'avons dit, des marchés de travaux publics, passibles d'un droit proportionnel à l'importance des travaux qui doit être évaluée par les parties. Le marché est passible du droit de 0 fr. 20 0/0, substitué par l'article 19 de la loi du 28 avril 1893 à l'ancien droit gradué de la loi du 28 février 1872; le droit de 1 0/0 deviendrait même exigible si l'entrepreneur recevait des fonds de concours des départements, communes et établissements publics.

1130. Pratiquement, lorsque les conventions sont approuvées par des lois, celles-ci spécifient toujours que le droit d'enregistrement sera réduit à un droit fixe très minime, généralement 1 ou 3 francs.

Quant aux actes accomplis par les concessionnaires des chemins de fer d'intérêt général pour la gestion de leurs intérêts, ils sont soumis aux règles du droit commun. C'est ainsi que les acquisitions de terrains auxquelles ils procèdent supportent l'impôt de mutation au taux ordinaire, à moins qu'il ne soit justifié d'une déclaration régulière d'utilité publique.

Si les propriétaires intéressés consentent à traiter à l'amiable, l'article 14 de la loi du 3 mai 1841 dispose d'ailleurs qu'il est inutile de remplir les formalités prévues

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par cette loi et en particulier de procéder à l'enquête du titre II. Suivant une procédure adoptée d'accord entre les ministres des Finances et des Travaux publics, il suffit qu'un arrêté préfectoral indique quelles sont les parcelles qui seront utilisées pour les travaux (1).

§ 8. — *Droit de timbre des actions et obligations.*

1131. Aux termes de l'article 14 de la loi du 5 juin 1850 :

« Chaque titre ou certificat d'action dans une société, Compagnie ou entreprise quelconque, financière, commerciale, industrielle ou civile, sera assujetti au timbre proportionnel de 0 fr. 50 par 100 francs du capital nominal pour les sociétés, compagnies ou entreprises dont la durée n'excédera pas dix ans, et à 1 0/0 pour celles dont la durée dépassera dix ans. L'avance en sera faite par la Compagnie, quels que soient les statuts. La perception de ce droit proportionnel suivra les sommes et valeurs de 20 en 20 francs inclusivement et sans fractions.

D'autre part, aux termes de l'article 27, « les titres d'obligations... sont assujettis au timbre proportionnel de 1 0/0 du montant du titre. L'avance en est faite par les Compagnies. La perception du droit suit les sommes et valeurs de 20 francs en 20 francs. »

D'autre part, les Compagnies peuvent s'acquitter de ces droits par abonnement; le droit annuel d'abonnement est de 0 fr. 05 0/0, pour les actions comme pour les obligations.

Les lois du 23 août 1871 et du 30 mars 1872 ont ajouté deux décimes à ces droits.

---

(1) V. circ. sous-secrétaire d'État aux Trav. publics, 5 décembre 1846.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION II

IMPOTS PERÇUS PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER POUR LE COMPTE DE L'ÉTAT

§ 1er. — *Impôts sur le prix des transports.*

1132. *Grande vitesse.* — C'est à la suite de la suppression de la ferme nationale des messageries que la loi du 9 vendémiaire an VI a établi, sur les transports effectués par les voitures publiques, un impôt dont la quotité était égale au dixième du prix des places (1).

Dès leur apparition, les chemins de fer furent assimilés par l'administration des contributions indirectes et par la jurisprudence aux voitures publiques et reconnus passibles de l'impôt du dixième (2).

D'après la loi du 2 juillet 1838, visant spécialement les chemins de fer, l'impôt devait être perçu sur le prix du transport proprement dit, abstraction faite du péage, ce prix étant déterminé par le cahier des charges ou, en l'absence de toute répartition effectuée par le cahier des charges entre les deux éléments, arrêté forfaitairement au tiers du prix total (3). Ce régime cessa en 1855. La loi du 14 juillet 1855 décida, en effet, que la taxe serait établie sur l'intégralité du prix perçu, qu'elle serait due non seulement pour le transport des voyageurs, mais encore pour le transport des marchandises en grande vitesse et qu'enfin un deuxième décime serait ajouté au principal de l'impôt. Enfin, la loi du 16 septembre 1871 vint instituer une taxe additionnelle de 10 0/0 à l'impôt déjà existant. La taxe totale était alors de 23,2 0/0.

---

(1) Ce droit du dixième avait été augmenté d'un décime par la loi du 6 prairial an VII.

(2) Cette assimilation avait été sanctionnée par un arrêt de la Cour suprême du 1er août 1833.

(3) L'impôt devait être calculé non sur le prix global payé par le public, mais sur le prix appartenant au transporteur. Cass. 23 juillet 1845.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'impôt sur les transports a été profondément remanié par la loi du 26 janvier 1892 qui a affranchi de l'impôt les messageries, denrées et bestiaux, et ramené à 12 0/0 la taxe sur les transports de voyageurs, d'excédents de bagages, finances et chiens.

L'impôt est basé sur les recettes effectives; il est de 12 0/0 des recettes nettes ou 12/112, soit 3/28 des recettes brutes.

La constatation de l'impôt a lieu au siège principal des entreprises; les Compagnies sont tenues d'y réunir tous les éléments de leur comptabilité et de communiquer au service de la régie tous les documents nécessaires pour le contrôle des bases de la perception des droits. Ces droits sont exigibles de dix en dix jours.

Pour tout ce qui se rattache à leur service de contrôle et de surveillance, les employés de la régie ont libre accès dans les gares et stations ainsi que sur les voies de fer. Les Compagnies de chemins de fer sont en outre tenues de communiquer aux agents des contributions indirectes, tant au siège de l'exploitation que dans les gares, stations, dépôts et succursales, les registres et documents de toute nature concernant le transport d'objets soumis à l'impôt.

Pour la perception de cet impôt, les chemins de fer d'intérêt local, concédés avant la loi du 12 juillet 1865, ont été assimilés, par la loi du 16 avril 1895, aux chemins de fer d'intérêt général.

Petite vitesse. — Les transports en petite vitesse ont été frappés par la loi du 21 mars 1874 d'un impôt de 5 0/0 qui a été supprimé par la loi du 26 mars 1878.

1133. Un litige important a été soulevé par l'application de la loi du 14 juillet 1855 sur l'impôt du dixième.

L'administration des contributions indirectes entendait calculer ce droit non seulement sur le prix du transport proprement dit, mais également sur la taxe de 0 fr. 10 perçue pour l'enregistrement des bagages et messageries. La Cour de cassation a, dans un arrêt du 31 janvier 1906 rendu toutes chambres réunies, condamné cette

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

prétention, pour les motifs que les lois fiscales devaient s'appliquer strictement et que la loi du 14 juillet 1855, en assujettissant à la taxe du dixième les prix fixés pour le transport des personnes et des choses, ne mentionne pas les frais qui peuvent être accessoirement dus pour d'autres causes que le transport proprement dit. A la suite de cet arrêt, un article de la loi de finances du 17 avril 1906 a décidé que « les recettes effectuées par les entrepreneurs de transport, à titre d'enregistrement de bagages, seront désormais comprises dans les recettes passibles de l'impôt du dixième établi par les lois des 14 juillet 1855 et 26 janvier 1892 ».

§ 2. — *Impôts sur les valeurs mobilières.*

1134. a) *Droit de transmission sur les actions et obligations.* — Le droit de transmission établi par les lois des 23 juin 1857, 16 septembre 1871, 30 mars et 29 juin 1872 est actuellement régi par les articles 5 et 6 de la loi du 26 décembre 1908.

Art. 5. « A partir du 1er janvier 1909, le taux du droit de transmission auquel sont assujettis les titres nominatifs des actions et obligations françaises par le paragraphe premier de l'article 6 de la loi du 23 juin 1857 et par les articles 11 de la loi du 16 septembre 1871 et 3 de la loi du 29 juin 1872 est porté à 75 centimes par 100 francs.

« La conversion des actions et obligations au porteur en actions et obligations nominatives est exempte de ce droit. »

Art. 6. « A dater du 1er janvier 1909, le droit de 20 centimes par 100 francs (0,20 0/0) auquel sont assujettis les titres au porteur en vertu des articles 6 et 9 de la loi du 23 juin 1857, 11 de la loi du 16 septembre 1871, 1er de a loi du 30 mars 1872, est élevé à 25 centimes par 100 francs (0,25 0/0), sans addition de décime. »

1135. b) *Impôt sur le revenu des actions et des obligations.* — Cet impôt, établi par la loi du 29 juin 1872,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

frappe annuellement le revenu des actions et obligations; fixé à 3 0/0, à l'origine, il est actuellement de 4 0/0. Depuis la loi du 26 décembre 1891, cette taxe n'est pas soumise aux décimes.

D'autre part, depuis la loi du 21 juin 1875, la taxe de 4 0/0 frappe les lots et les primes de remboursement; le tarif concernant les lots a même été porté à 8 0/0 par la loi du 25 février 1910.

§ 3. — *Droits de timbre.*

1136. *Timbre des lettres de voiture.* — La rédaction d'une lettre de voiture n'est pas obligatoire; mais, d'après la Cour de cassation, il suffit pour qu'un écrit puisse être réputé lettre de voiture « qu'il réunisse les conditions essentielles à la garantie des droits respectifs de l'expéditeur, du commissionnaire, s'il y en a un, et du voiturier; qu'il forme un titre ayant son efficacité légale, de nature à être produit en justice » (1). Lorsqu'un acte écrit est rédigé, il doit être établi sur un timbre de dimension (0,60) auquel s'ajoute un droit de décharge de 0 fr. 10, ce qui porte le montant total des droits à 0 fr. 70.

1137. *Timbre des récépissés.* — La délivrance d'un récépissé est obligatoire de la part de la Compagnie, toutes les fois que l'expéditeur ne demande pas une lettre de voiture. Le droit de timbre auquel les récépissés sont soumis est fixé, décimes compris, à 0 fr. 70 par expédition effectuée en petite vitesse, et à 0 fr. 35 en grande vitesse. Cette taxe comprend la décharge due par le destinataire (2).

Rappelons que la loi du 30 mars 1872 a imposé aux entrepreneurs de transports, qui se livrent au groupage des colis, l'obligation de rédiger un récépissé spécial par

(1) Cass. 30 janvier 1867.
(2) L. 28 février 1872.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

destinataire sur des formules timbrées mises à leur disposition, moyennant le paiement préalable des droits (1). L'article 5 de la loi du 3 mars 1881 soumet à un droit de timbre unique, y compris le droit de la décharge donnée par le destinataire, chaque expédition de colis postal par les voies de terre. La quotité de ce droit est fixée à 0 fr. 10 (2).

La perception du droit de timbre des récépissés s'effectuait autrefois à l'aide d'un timbrage à l'extraordinaire; aujourd'hui, en vertu d'un arrêté du 9 juin 1892, les récépissés sont dispensés de l'apposition matérielle du timbre; les Compagnies perçoivent les droits, sous leur responsabilité et à leurs risques et périls, et en tiennent compte au Trésor. Un paiement provisionnel des droits est effectué par anticipation le 1er de chaque mois; il est calculé à raison de 85 0/0 de la recette totale du mois correspondant de l'année précédente. Le règlement définitif a lieu ultérieurement, au vu d'états fournis par les Compagnies et soumis au contrôle de l'Administration.

1138. *Transport de valeurs.* — Aux termes de l'article 10 de la loi du 19 février 1874, les recouvrements effectués par les entrepreneurs de transports à titre de remboursement, sont assujettis à la délivrance d'un récépissé ou d'une lettre de voiture dûment timbrée à 0 fr. 35. Il en résulte que les expéditions contre remboursement donnent lieu à la perception simultanée du droit de timbre applicable à l'expédition des objets et d'un droit de 0 fr. 35 pour le retour des fonds, même en l'absence de transport matériel d'espèces.

1139. *Timbre des quittances, reçus ou décharges.* — La loi du 23 août 1871 a soumis à un droit de timbre de 10 centimes les quittances ou acquits donnés au pied des factures et mémoires, les quittances pures et simples, reçus

---

(1) L. 30 mars 1872.

(2) Les règles relatives au groupage sont applicables aux colis venant de l'étranger et la perception des droits est confiée aux receveurs des douanes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ou décharges de sommes, titres, valeurs ou objets, et généralement tous les titres de quelque nature qu'ils soient, qui emporteraient libération, reçu ou décharge. Sont toutefois exceptées de cette mesure les quittances de 10 francs et au-dessous quand il ne s'agit pas d'un acompte ou d'une quittance finale sur une plus forte somme.

Les billets de chemins de fer et les bulletins de bagages qui donnent lieu à une perception supérieure à 10 francs sont assujettis de ce chef à la taxe de 10 centimes.

Les expéditeurs de marchandises en port payé et les destinataires de marchandises en port dû ont de même à acquitter le droit de 10 centimes pour le reçu des frais de transport, quand ces frais excèdent 10 francs.

Rappelons que les agents du fisc sont investis du droit de se faire représenter les livres, registres, titres, pièces de comptabilité, pour s'assurer de l'exécution des lois. Ce droit a été particulièrement rappelé par l'article 22 de la loi du 23 août 1871.

1140. *Timbre des permis.* — La question du contrôle fiscal des permis de chemins de fer a été posée par M. Ducos à la Chambre des députés au cours de la discussion des budgets de 1895, 1896 et 1897. Le rapporteur général du budget de 1897, M. Camille Krantz, donnait un avis favorable à la proposition, à la fois pour des raisons fiscales et pour des motifs de contrôle sur les concessions gracieuses faites par les Compagnies (1).

(1) « Le but à atteindre, disait-il, serait de donner à l'État un moyen de contrôle sur la surveillance des billets de faveur et, peut-être, d'arriver plus tard à percevoir l'impôt, aux conditions du tarif général, sur le prix des places représenté par les permis de circulation délivrés. A ce point de vue, l'intervention de l'État peut se justifier. En effet, quand une Compagnie délivre un permis de circulation gratuit et consent bénévolement une réduction de tarif, elle fait abandon, en faveur du bénéficiaire, de deux choses, de l'impôt d'abord qui ne lui appartient pas et qui aurait été versé au Trésor si le voyage avait été effectué dans les conditions ordinaires, et ensuite du prix de la place, qui ne lui appartient qu'en partie, parce que l'État, par la garantie d'intérêt, est directement intéressé aux recettes des Compagnies. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette proposition, quelque peu modifiée, est devenue l'article 5 de la loi de finances du 20 mars 1897 qui soumet les permis et cartes de circulation gratuits ou à prix réduits, à un droit de timbre fixé ainsi qu'il suit :

Permis et cartes valables pour un voyage simple ou d'aller et retour :

1re classe.....	0 fr.	20
2e —	0	10
3e —	0	5

Permis et cartes valables pour un temps déterminé ou permanents :

1re classe.....	1 fr.	»
2e —	0	50
3e —	0	25

Sont exempts du droit de timbre les cartes ou permis délivrés dans les cas prévus au cahier des charges ou par mesure d'ordre général approuvée préalablement par le ministre des Travaux publics.

Un règlement d'administration publique, rendu le 31 juillet 1897, a précisé les conditions d'application de l'article de loi ci-dessus. Son article 3, en particulier, dispose : « Les cartes, bons et permis de circulation non sujets au timbre indiquent la qualité du titulaire, ainsi que la disposition soit du cahier des charges, soit du tarif ou de la décision ministérielle en vertu de laquelle ils ont été accordés. Il est dressé de ces dispositions ou décisions une liste dont l'administration du timbre reçoit communication. » Le ministre des Travaux publics a dressé, à la date du 10 août 1897, trois listes répondant aux prescriptions du règlement d'administration publique; des adjonctions assez nombreuses ont été faites depuis cette époque aux listes en question.

Ajoutons que l'impôt est perçu par l'apposition, sur les titres de circulation, de timbres de quittance ou d'effets de commerce. Il est donc impossible de connaître, par le nombre de timbres vendus, le nombre des permis utilisés, ce qui était précisément une des raisons données pour l'établissement de cette taxe de statistique.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION III

FRAIS DE SURVEILLANCE ET DE CONTROLE

1141. Les Compagnies sont soumises à une surveillance et à un contrôle dont les frais leur incombent (1). De tout temps, les cahiers des charges ont contenu une stipulation formelle sur ce point. L'article 67 du cahier des charges est ainsi conçu : « 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 (2).

« 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 lesdites 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'État.

« 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 ».

Les conventions de 1859 prévoyaient que la somme de 120 francs pouvait être élevée, par décret délibéré en

(1) Les premiers cahiers des charges prévoyaient simplement le remboursement des dépenses réelles; puis celles-ci ont été limitées par un maximum à partir de la loi du 13 mai 1851 relative à la Compagnie de l'Ouest jusqu'en 1859 où on a adopté le mode de contribution forfaitaire qui est encore en vigueur.

(2) Art. 66. « Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs, spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Conseil d'État, la Compagnie préalablement entendue, à un chiffre n'excédant pas 150 francs.

Les conventions de 1883 ont stipulé que cette redevance afférente aux lignes qui faisaient l'objet de la convention, ne serait due que pour les lignes en exploitation et à partir du 1er janvier qui suivrait leur ouverture. Cette dispense s'étend pour le Nord (1) à toutes lignes cédées, concédées et rétrocédées ; pour l'Est (2), l'Ouest (3) et le P.-L.-M. (4), aux lignes concédées ; pour l'Orléans (5) et le Midi (6) aux lignes concédées et cédées.

Les sommes ainsi versées par les Compagnies figurent aux produits divers du budget (7), le ministre devant faire face aux payements des dépenses de contrôle et de surveillance au moyen des crédits mis à sa disposition.

---

(1) Art. 18.
(2) Art. 16.
(3) Art. 19.
(4) Art. 18.
(5) Art. 20.
(6) Art. 18.
(7) 4.818.821 fr. au budget de 1910.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE XIII

INCIDENTS ET FIN DES CONCESSIONS

1142. La concession constitue, nous l'avons dit, un mode d'exécution des travaux publics; l'entrepreneur, qui a construit l'ouvrage public, est, en outre, chargé de l'exploiter pendant un certain temps et il trouve sa rémunération dans les taxes qu'il est autorisé à percevoir sur les usagers, pendant la période d'exploitation dont la durée est fixée contractuellement. Dans notre droit actuel, les concessions sont essentiellement temporaires; à l'expiration du terme convenu, le concédant entre en jouissance des travaux et la concession prend fin normalement.

Mais il peut se faire que des incidents viennent troubler le cours de la concession, soit que le concessionnaire tombe en déconfiture, soit qu'il ne remplisse pas les obligations de son contrat et que le concédant soit obligé de recourir contre lui aux sanctions qu'il peut tenir du droit commun ou aux mesures spéciales que le cahier des charges lui réserve et qui peuvent comporter la mise sous séquestre ou la déchéance. La concession peut également finir par la résiliation amiable ou judiciaire du contrat ou par l'exercice normal du droit de rachat inscrit dans toutes les concessions. Nous examinerons successivement ces différents points.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION PREMIÈRE

EXPIRATION NORMALE DES CONCESSIONS

A la date fixée pour l'expiration d'une concession, l'État entre en jouissance des lignes concédées. Les cahiers des charges et les conventions déterminent les règles relatives :

1° A la reprise des immeubles;

2° A la reprise des objets mobiliers et des approvisionnements;

3° Au règlement des créances réciproques des deux parties.

§ 1. — *Reprise des immeubles.*

1143. L'article 36 du cahier des charges est ainsi conçu « 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, 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 dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc... »

Les divers immeubles doivent être livrés en bon état d'entretien; aussi, pour donner une sanction efficace à cette obligation, le cahier des charges dispose-t-il : « 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 Compa-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. »

Le rapprochement de ces différents textes semble indiquer que le droit de saisie des revenus ne pourrait s'exercer que pour garantir l'entretien des dépendances immobilières et non celui du matériel roulant. Pour justifier une semblable différence de régime, on pourrait faire valoir que l'Etat, rachetant le matériel roulant à un prix fixé à dire d'experts ne paiera que sa valeur réelle. Cette raison nous semble insuffisante, car, à côté des intérêts pécuniaires de l'Etat, il faut songer à la nécessité d'assurer, en fin de concession, la continuité de l'exploitation ; il serait très fâcheux que l'Etat ne pût pas disposer de l'arme que constitue la saisie des revenus, pour obtenir le bon entretien du matériel roulant aussi nécessaire que le bon entretien des voies à la continuité de l'exploitation.

1144. Que doit-on entendre par « le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent »?

Il n'y a pas lieu de s'attacher à l'origine de ces immeubles, ni de rechercher s'ils ont été acquis à l'amiable ou par expropriation, ni s'ils sont compris ou non dans les limites du bornage, pourvu que la Compagnie en soit propriétaire. Ce que veut le cahier des charges, c'est qu'au lendemain de l'expiration de la concession l'État soit à même d'exploiter dans les mêmes conditions que le concessionnaire, avec les mêmes facilités et les mêmes moyens, en un mot, qu'il entre en possession de tous les immeubles utilisés par le concessionnaire et servant à l'exploitation.

La question à résoudre est donc uniquement une question de fait; le juge doit rechercher si tel immeuble, à raison de sa destination, sert à l'exploitation et s'il constitue dès lors une dépendance du chemin de fer.

§ 2. — *Reprise des objets mobiliers.*

1145. D'après l'article 36 du cahier des charges, l'État est tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre, sur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

une estimation faite à dire d'experts, « 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 ». Réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie est tenue de lui céder ces objets de la même manière; toutefois l'État ne peut être tenu de reprendre que les approvisionnement nécessaires à l'exploitation du chemin de fer pendant six mois.

Les dépenses faites pour l'acquisition du matériel roulant et des objets mobiliers étant imputées au compte de premier établissement, il eût été logique que le matériel et les objets mobiliers fissent retour gratuitement à l'État, au même titre que les immeubles concédés. La reprise, à dire d'experts, de ces divers objets constitue donc, au profit des actionnaires, une sorte de prime d'éviction qui n'a d'autre fondement que celui de ne pas inciter la compagnie à réduire outre mesure son matériel roulant vers la fin de la concession et à rendre ainsi particulièrement difficile la reprise de l'exploitation par l'État ou par un autre concessionnaire.

1146. La valeur du matériel roulant et des objets mobiliers doit être fixée à dire d'experts; quelles seront les bases de cette expertise? Le Conseil d'État a été appelé récemment (1), à propos de la liquidation de la Compagnie des lits militaires, à trancher un certain nombre de questions susceptibles de se représenter lors de la reprise du matériel des Compagnies de chemin de fer (2).

Un premier principe a été posé par le Conseil d'État; c'est que l'expertise doit fixer le montant de la valeur des objets mobiliers d'après leur valeur *vénale*, à la

---

(1) C. d'Et. cont. 4 février 1911.

(2) L'État devait reprendre le matériel de la Compagnie des lits militaires à dire d'experts, et, comme l'avait fait remarquer dans ses conclusions M. le commissaire du Gouvernement Chardenet, les clauses du cahier des charges régissant l'entreprise étaient similaires de celles que l'on retrouve dans le cahier des charges des grandes Compagnies.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

date précise à laquelle prend fin la concession. On ne saurait, au contraire, prendre comme base des calculs les différents prix de revient des objets, affectés de réductions correspondant à leur degré d'usure, ces réductions étant établies d'après la durée moyenne de service des objets et étant proportionnelles, pour chacun d'eux, au temps pendant lequel il a servi. Les différences de cours, parfois importantes, sur les matières premières et notamment sur les métaux doivent, en effet, profiter ou nuire aux parties.

De même les Compagnies ne sauraient demander que le prix du matériel, des objets mobiliers et des approvisionnements fût fixé d'après « la valeur d'usage ou d'appropriation » de ces objets (1).

D'autre part, les Compagnies ne sauraient, dans le calcul de l'indemnité qu'elle réclament, tenir compte du fait que l'État prend possession d'un matériel important tout approvisionné, évitant ainsi les frais supplémentaires qu'il aurait dû supporter s'il avait dû se procurer directement et brusquement des quantités considérables de matériel et d'approvisionnements.

En sens inverse, l'État ne saurait soutenir que l'indemnité due par lui doit être affectée d'une déduction égale à la perte que n'aurait point manqué de subir la Compagnie si, en fin de concession, elle avait dû procéder à une liquidation, la vente d'un matériel important et d'une quantité considérable d'approvisionnements devant nécessairement produire une baisse dans les cours de ces marchandises.

Les parties, en stipulant qu'elles seraient obligées, l'une de céder les objets mobiliers et les approvisionnements possédés par elle, et l'autre d'en prendre livraison, ont précisément entendu écarter par là ces causes de variation ou de dépréciation dans les évaluations de l'expertise.

---

(1) C'était ce que soutenait en 1845 l'entreprise Desmazures, concessionnaire du service des lits militaires; sa prétention fut condamnée par arrêt du 30 août 1845.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1147. En fin de concession, l'État entre en possession de l'actif des différentes Caisses de retraites, comme contre partie des charges auxquelles elles ont pour objet de faire face.

Nous avons dit que la loi du 27 décembre 1890 sur les Caisses de retraites des employés de chemins de fer n'a pas été abrogée par la loi générale du 27 décembre 1895 sur « les caisses de retraites, de secours et de prévoyance fondées au profit des employés et ouvriers »; mais le Gouvernement peut toujours user des pouvoirs que cette dernière loi lui donne, en vue du contrôle de l'emploi des fonds versés et des conditions de fonctionnement de ces caisses, pour s'assurer que l'équilibre financier de ces dernières est toujours sauvegardé. Il en résulte qu'à moins de circonstances exceptionnelles l'État ne serait pas plus fondé, en fin de concession, à réclamer à la Compagnie la valeur du déficit de cette caisse que la Compagnie à en retenir les excédents. Cette question ne présente plus, d'ailleurs, qu'un intérêt médiocre depuis l'entrée en vigueur de la loi du 21 juillet 1909 qui prévoit explicitement l'obligation pour les Compagnies de maintenir constamment, par des revisions périodques, l'équilibre de leurs Caisses de retraites et précise les conditions dans lesquelles l'État contrôlera cet équilibre.

§ 3. — *Règlement des créances.*

1148. A l'expiration de la concession, l'État est généralement débiteur des Compagnies de la valeur des objets mobiliers et du matériel roulant; par contre, il peut être leur créancier, notamment par suite des avances qu'il leur a consenties du chef de la garantie d'intérêt. Dans quelles conditions s'opère le règlement de ces créances réciproques?

En règle générale, d'après les articles 1289 et 1290 du Code civil, lorsque deux personnes se trouvent débitrices l'une envers l'autre il y a compensation de plein droit entre les deux dettes. D'autre part, en vertu des articles 2092 et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2093 du Code civil, quiconque s'est obligé est tenu de remplir son engagement sur tous ses biens mobiliers et immobiliers présents et à venir, ses biens constituant le gage commun de ses créanciers.

En principe, il faut donc admettre, d'une part, que les dettes de l'État et de la Compagnie se compensent de plein droit, et d'autre part, que si l'État, après cette compensation, conserve encore une créance contre la Compagnie, il a le droit d'en poursuivre le recouvrement sur l'universalité des biens de cette dernière.

Les conventions de 1859,article 9, paragraphe 12, contiennent la disposition suivante : « A l'expiration de la concession ou en cas de rachat, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie, pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges, du matériel, tant de l'ancien que du nouveau réseau. » Quelle est la signification exacte de cette clause. Si l'on se reporte au rapport présenté par M. de Jouvenel au Corps législatif, lors de la discussion des conventions de 1851, dont les dispositions sur ce point sont identiques à celles de 1859, il n'est pas douteux que, par cette clause, les parties ont voulu apporter une dérogation au droit commun.

« Votre Commission... a jugé, disait le rapporteur, que, s'il pouvait être trop rigoureux d'exiger des compagnies, sur le montant de tout leur actif, le paiement d'une dette provenant de l'exécution par elles d'un réseau dont elles auraient voulu pouvoir être déchargées, il était rationnel d'exiger d'elles qu'elles affectassent tout leur matériel au paiement de la dette contractée par suite des avances du Trésor public. »

Il résulte donc de cette clause que la commune intention des parties a été de limiter le recouvrement de la créance de l'État à la seule valeur du matériel de la Compagnie,et, dès lors, en cas d'insuffisance de ce gage, l'État ne pourrait poursuivre le recouvrement de sa créance sur le domaine privé de la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1149. Les conventions de 1883 ont-elles apporté quelques modifications sur ce point aux conventions de 1859?

Il faut suivant nous, distinguer entre les Compagnies

1° Pour le Nord et le P.-L.-M., les conventions de 1883 ont reproduit les clauses des conventions de 1859. La limitation du gage est donc certaine. Il en est de même, suivant nous, de la Compagnie de l'Est (1), pour laquelle les dispositions de la convention de 1883 relatives à la garantie d'intérêt et à la reprise du mobilier et du matériel roulant, sans se référer aux contrats antérieurs, ne stipulent ni abrogation ni remplacement des clauses de la convention de 1859 sur cette matière; il faut en conclure, suivant les règles du droit commun, que toutes les stipulations contenues dans les conventions de 1859 et qui ne sont pas inconciliables avec celles de 1883 sont encore en vigueur. C'est le cas de la clause de l'article 9, paragraphe 2, de la convention de 1859. Dès lors, pour ces trois Compagnies, le système ancien subsiste toujours.

On peut ajouter que la même question avait été soulevée, pour la Compagnie de l'Ouest, dont la situation était en tous points semblable à celle de l'Est, lors de la discussion de la convention du 6 juillet 1896, portant concession des lignes d'Issy à Viroflay et de Courcelles au Champ-de-Mars; le paragraphe 2 de l'article 5 de cette convention disposait : « Les charges effectives des capitaux dépensés pour assurer l'exécution de la présente convention seront comprises, avant comme après la clôture du compte de 160 millions, dans le compte de la garantie de l'État régi par les articles 8 à 10 de la convention du 17 juillet 1883 et *par l'article* 9 de la convention des 29 juillet 1858 et 11 *juin* 1859 ». Les documents préparatoires de cette convention établissent, d'ailleurs, que cette référence à l'article 9 de la convention de 1859 a été intentionnelle et qu'elle a eu précisément pour objet de rappeler « la simple compensation, jusqu'à due concurrence, à établir, en cas

(1) Et l'ancienne Compagnie de l'Ouest.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de rachat ou à l'expiration de la concession, entre la créance de l'État au titre de la garantie et la reprise du matériel défini par l'article 31 du cahier des charges ».

1150. En sens inverse, pour ces mêmes Compagnies, si le gage de l'État se trouve limité à la valeur du matériel roulant, l'État a-t-il *un privilège* sur ce matériel? Il semble bien qu'on puisse invoquer en ce sens les paroles prononcées par M. Baroche lors de la discussion des conventions de 1851 : « Dans la prévision de l'expiration des concessions ou du rachat des lignes de fer, l'État sera indemnisé des sommes dont il serait créancier par suite de l'application de la garantie et *de préférence à tous*, sur la valeur du matériel repris. »

Cette thèse nous paraît difficilement admissible; on ne saurait, d'une part, admettre que l'État a sur le matériel roulant un droit de gage, au sens juridique du mot, puisque le gage nécessite la dépossession du débiteur et que la Compagnie reste nantie de son matériel; d'autre part, l'État ne possède aucun privilège lui permettant de se faire payer par préférence, car les privilèges ne peuvent être créés que par une disposition expresse de la loi; il paraît difficile de considérer comme telle l'approbation législative donnée à une convention qui ne contient même pas le mot « privilège ». Sans doute, lorsque la Compagnie est solvable, les deux dettes se trouvent éteintes, même à l'insu des parties, par suite de la compensation légale. Mais, en cas de faillite, la compensation ne peut plus s'opérer; il en est de même dans l'hypothèse d'une saisie-arrêt; dans tous ces cas, l'État ne pourra venir qu'au marc le franc, comme tout créancier.

1151. — 2e Pour les Compagnies du Midi et de l'Orléans, une solution diamétralement opposée doit être admise.

En effet, les conventions de 1883 ont expressément spécifié que « les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêts à la charge de l'État et le partage des bénéfices sont *remplacées* à partir du 1er janvier 1884 par les dispositions suivante ». Il résulte donc

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de l'abrogation des anciens textes qu'aucune limitation conventionnelle, semblable à celle contenue dans l'article 9, paragraphe 2, ne saurait être opposée à l'État.

Telle n'est point cependant la thèse de ces Compagnies; pour elles, au contraire, si, à l'expiration de la concession, l'État se trouvait créancier du chef de la garantie d'intérêt, il ne pourrait récupérer sa créance sur tout l'actif de son débiteur. Cette thèse repose sur cette idée que les sommes déboursées par l'État au titre de la garantie d'intérêt ne constituent pas une dette, au sens juridique du mot, mais sont des versements dont le remboursement éventuel est uniquement réglé par les conventions de 1883, suivant un mode spécial, le produit net constituant le seul gage de l'État.

Les Compagnies et l'État sont, dit-on, associés pour l'exploitation d'un réseau, et, dans cette association, la répartition des pertes et des bénéfices est réglée conformément à des bases et dans des proportions arrêtées d'avance. Suivant les conventions de 1883, l'État s'est engagé à parfaire les insuffisances de l'exploitation, tant qu'un revenu net déterminé ne serait pas atteint; en sens inverse, les Compagnies se sont engagées, lorsque ce produit net se trouverait dépassé, à ne point augmenter leurs dividendes, tant que l'État n'aurait point récupéré ses avances, puis à lui abandonner les deux tiers des bénéfices lorsque le produit net aurait atteint une autre limite.

En définitive, de même que dans de nombreuses sociétés les pertes et les bénéfices ne sont pas répartis entre les associés suivant une proportion uniforme, l'État a conclu avec les Compagnies une association financière qui présentait pour lui des chances de perte et des chances de gain : si le produit net est inférieur au revenu garanti ou s'il ne s'élève point assez pour permettre à l'État de se rembourser de ses avances, celui-ci perdra une partie des sommes avancées; si, au contraire, le produit net dépasse le point de partage des bénéfices, l'État gardant les deux tiers de ces bénéfices, c'est lui qui, en définitive, profitera de l'opération.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dès lors, ajoute-t-on, que les conventions ont réglé entièrement les bases de l'association financière de l'État et des Compagnies, qu'elles ont prévu, à la fois, comment l'Etat ferait face aux insuffisances de l'exploitation et quels seraient les versements auxquels les Compagnies seraient tenues envers lui, on ne saurait faire appel à d'autres règles qu'à celles que contient le pacte social, pour déterminer le mode de remboursement de la dette provenant du jeu de la garantie. Il en résulte que l'État ne peut se récupérer des sommes versées par lui que sur le produit net de l'exploitation. Par suite, les conventions de 1883, en remplaçant les conventions de 1859, ont placé les Compagnies vis-à-vis de l'État dans une situation meilleure que celle qu'elles occupaient en 1859, puisqu'elles ont fait disparaître cette affectation du matériel roulant au remboursement des avances reçues par elles au titre de la garantie d'intérêt.

1152. Cette thèse, suivant nous, ne saurait être admise. Il n'est pas exact de prétendre qu'un contrat d'association financière ait été conclu entre l'État et les Compagnies; au point de vue juridique, l'État n'est, à aucun titre, l'associé des Compagnies. Le contrat qu'il a passé avec elles est un contrat de concession, dans lequel il a inséré certaines stipulations par lesquelles il s'est engagé à donner aux Compagnies une garantie d'intérêt.

Nier que les Compagnies soient débitrices des sommes qu'elles reçoivent à ce titre, c'est méconnaître entièrement la nature juridique de la garantie d'intérêt. Les conventions spécifient, en effet, que les sommes versées par l'État ne sont que des *avances* (1); elles constituent une dette que la Compagnie, à défaut de stipulation contraire, est tenue de rembourser; cette dette est, en principe, exigible dès qu'elle a pris naissance, les diverses

(1) Art. 14 de la Convention avec l'Orléans : « Lorsque, par suite d'insuffisance du produit net, l'État aura fait des *avances* à la Compagnie... ». Art. 13 de la convention avec le Midi : « Les excédents qui se produiront seront employés par la Compagnie à rembourser à l'État... les *avances* qu'il lui aura faites à titre de garant. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avances ne constituant au surplus qu'une seule et unique créance globale.

D'autre part, la prétention des Compagnies est contraire aux principes mêmes du droit commun, posés dans les articles 2092 et 2093 du Code civil. Pour échapper à leur application, il faudrait un texte formel venant déroger par des stipulations expresses à ce qui constitue le droit commun en matière de créance. Or, ce texte n'existe pas. Sans doute, pendant la durée de la concession, l'Etat ne peut se récupérer de ses avances, à toute époque, sur l'actif libre de la Compagnie; cette restriction aux droits de l'État résulte d'une clause expresse des conventions, qui, dans le but de permettre une exploitation normale du réseau, a limité pendant la durée de la concession l'exercice du droit de poursuite de l'État à l'excédent du revenu garanti. Mais cette limitation du droit de poursuite n'affecte en rien la nature juridique de la créance que l'État possède contre les Compagnies et, lorsque la concession prend fin, l'État peut récupérer ses avances sur tout l'actif des Compagnies.

Dès lors, les conventions de 1883, en remplaçant les conventions de 1859, ont, selon nous, supprimé l'ancienne limitation de l'article 9, paragraphe 2, et l'État peut récupérer en principe ses avances sur la totalité de l'actif des deux Compagnies (1).

C'est en ce sens que se prononçait M. Jagerschmidt dans les conclusions qu'il donnait en 1895 devant le Conseil d'État dans le litige relatif à la durée de la garantie d'intérêt : « Nous ferons observer d'abord, disait-il, qu'il y a, dans la convention, tout un article qui est consacré à déterminer les conditions du remboursement à faire à l'État; seulement nous convenons que cet article ne reproduit pas les clauses restrictives de la convention de 1859, d'après lesquelles le matériel roulant était seul affecté à la compensation de la créance de l'État. Que résulte-t-il de ce

---

(1) C'est en ce sens que se prononcent M. Picard, tome II, p. 588, et M. Colson, *Abrégé de la législation des chemins de fer*, p. 100.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

silence? Il en résulte suivant nous, messieurs, que les droits de l'État sont absolument réservés sur la totalité de l'actif des Compagnies et, sur ce point, nous avons la bonne fortune de nous trouver absolument d'accord avec l'auteur du « Traité des chemins de fer » (Picard, tome II, p. 588). On ne peut donc pas nous reprocher de tomber dans une contradiction, puisque nous admettons les conséquences du système de la table rase que nous défendons ici. On ne peut pas, non plus, reprocher cette contradiction aux Compagnies, puisque leur avocat a dit, en leur nom, qu'elles admettaient également toutes les conséquences de leur thèse, notamment la suppression de la limitation du gage de l'État, comme étant une clause abrogée des conventions de 1859 (1) ».

Par application des principes généraux et en l'absence de toute stipulation conventionnelle portant dérogation au droit commun, le remboursement de la créance de l'État peut donc, en principe, être poursuivi sur tout l'actif des deux Compagnies.

1153. La question de savoir si l'État peut poursuivre le recouvrement de sa créance sur la réserve privée des actionnaires est des plus délicates. Nous reconnaissons aisément que l'expression « réserve privée des actionnaires » n'a aucun sens juridique. C'est la Compagnie, société anonyme, qui est propriétaire de ces réserves, et les actionnaires n'ont sur elle que les droits qu'ils possèdent sur le fonds social; il est indubitable qu'au regard des tiers ces réserves sont saisissables, et que, comme tout le fonds social, elles sont le gage commun de tous les créanciers de la Compagnie. En est-il de même au regard de l'État?

Les réserves des Compagnies ont des origines multiples; elles proviennent, en grande partie, des bénéfices que ces compagnies ont réalisés, antérieurement à 1883, à l'occa-

---

(1) Par ce qu'on a vu plus haut, l'adhésion des deux Compagnies au système de la table rase n'emporte pas la reconnaissance par elles du droit pour l'État de recouvrer le montant de ses créances sur tout leur actif.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sion du placement de leurs emprunts. Les Conventions de 1859 garantissaient, en effet, à ces emprunts un revenu forfaitaire; les compagnies ayant pu, en fait, placer leurs obligations à un taux plus avantageux, ont réalisé de ce chef un bénéfice parfaitement licite. D'autre part, à certaines époques, les Compagnies, ont volontairement réduit les dividendes distribués aux actionnaires au-dessous des dividendes garantis ou réservés; enfin les réserves se sont accrues des intérêts produits par les sommes ainsi mises de côté.

1154. C'est en raison même des stipulations du contrat qui le lie aux Compagnies, que l'État ne saurait, suivant nous, poursuivre, comme un créancier ordinaire, le recouvrement de sa créance sur les sommes ainsi réservées et qui ont la triple origine que nous indiquons.

Il est évident, en effet, que, si l'État a garanti à une Compagnie une somme déterminée par an et si la Compagnie n'a point distribué à ses actionnaires l'intégralité de cette somme, pour mettre les prélèvements ainsi opérés en réserve, reconnaître à l'État le droit de poursuivre le recouvrement de sa créance sur cette réserve aboutit nécessairement à ce résultat que la Compagnie n'aura point, en définitive, reçu le revenu que l'État lui a garanti par convention. Il en est de même des sommes prélevées sur le revenu réservé d'après les conventions de 1859, et le même raisonnement s'applique aux bénéfices que les Compagnies peuvent avoir faits par suite du placement de leurs emprunts, bénéfices réalisés sur un revenu forfaitaire « garanti ».

En un mot, répétons-le, la totalité de l'actif de la Compagnie constitue le gage commun de tous ses créanciers au nombre desquels peut se trouver l'État; tel est le principe fondamental auquel il ne peut être dérogé que par une stipulation expresse; or, en garantissant ou en réservant par convention un revenu déterminé à la Compagnie, l'État s'est engagé à ne porter aucune atteinte à ce revenu; lui permettre de recouvrer sa créance sur les prélèvements opérés sur ce revenu et mis en réserve, c'est

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lui permettre de reprendre une somme dont il avait garanti la propriété à la Compagnie.

1155. Indépendamment de cette raison juridique, de sérieuses considérations d'équité pourraient être invoquées dans le même sens; la réserve privée a toujours été considérée comme la propriété des actionnaires, et le caractère spécial de cette propriété a été constamment reconnu, pour toutes les Compagnies, par la Commission de vérification des comptes et par l'Administration.

C'est ainsi qu'il n'a jamais été fait état de cette réserve ou de ses revenus, soit pour l'évaluation des ressources en capital nécessaires à la Compagnie pour couvrir les dépenses d'établissement, soit pour le règlement annuel du compte de la garantie et la détermination de l'avance due par l'État à la Compagnie. En outre, toutes les fois qu'une dépense a été rejetée des comptes de garantie, comme irrégulière ou n'intéressant pas le service public, c'est sur la réserve des actionnaires que l'Administration en a prescrit l'imputation. Une telle rectification serait inexplicable et vaine, et l'imputation modifiée ne serait pas plus acceptable que l'imputation au compte de la garantie, si le domaine privé des Compagnies était un élément d'actif sur lequel l'État eût des droits, en fin de concession ou en cas de rachat; dans les deux modes de règlement, en effet, c'est l'État qui supporterait, en fait, la dépense. Au surplus ces réserves sont un des éléments essentiels de la solidité de la situation financière des Compagnies, élément qui a une importance primordiale en temps de guerre (1).

---

(1) Voir, à ce sujet, le discours prononcé par M. A. Millerand, ministre des Travaux publics, à la Chambre des députés le 10 décembre 1909, sur le projet de loi approuvant la fixation amiable du prix de rachat de la Compagnie de l'Ouest, et la déposition de M. Caillaux, ministre des Finances, à la Commission des travaux publics le 5 juillet 1909 : « La reprise de la réserve spéciale des actionnaires serait une politique à la Pyrrhus. Le jour où vous auriez repris la réserve spéciale des actionnaires, immédiatement vous provoqueriez de la part des autres Compagnies la distribution de leur domaine privé et, par suite, un mouvement de Bourse qui serait extrêmement dangereux. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1156. Ce sont ces considérations qui ont amené le Gouvernement et le Parlement à laisser, lors du règlement amiable du rachat de la Compagnie de l'Ouest, la réserve privée des actionnaires à la Compagnie.

1157. Les raisons juridiques et les considérations d'équité que nous venons de faire valoir conduiraient naturellement à adopter la solution inverse, si l'on se trouvait en présence d'une Compagnie ayant violé les dispositions de son contrat par dol ou faute lourde, par exemple en négligeant systématiquement l'entretien ou en diminuant abusivement l'importance du matériel roulant pendant les dernières années de concession.

1158. Quant aux réserves qui n'ont pas pour origine un prélèvement opéré sur un revenu réservé ou garanti, les raisons que nous indiquions pour limiter le gage de l'État ne peuvent plus être invoquées, pour les soustraire à son droit de poursuite.

Vainement soutiendrait-on, suivant nous, que la constitution de ces réserves est facultative (1), et que la Compagnie pourrait les faire disparaître en les distribuant en fin de concession à ses actionnaires.

Ces considérations ne peuvent prévaloir contre les principes juridiques consacrés par le Code civil. Au surplus, la Compagnie pourrait-elle, comme on le prétend, distribuer ainsi ses réserves et diminuer le gage de son créancier? Rien ne nous semble moins démontré. A supposer même que la créance de l'État soit une créance à terme, ce qui est discutable en droit (2), ne pourrait-on pas soutenir qu'une Compagnie, manifestement insolvable, qui viendrait à distribuer ses réserves pourrait être déclarée déchue du bénéfice du terme par application de l'article 1188

---

(1) Sauf en ce qui concerne la constitution de la réserve statutaire.

(2) On peut considérer, en effet, que la créance de l'État prend naissance par le fait même de l'avance consentie à la Compagnie, puisqu'elle porte immédiatement intérêt et que c'est simplement le droit de poursuite de l'État qui est conventionnellement et momentanément paralysé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du Code civil, la créance de l'État devenant immédiatement exigible? Mais, à coup sûr, le fait par une Compagnie de faire disparaître son actif pour le soustraire à la poursuite de ses créanciers constitue un acte fait en fraude des droits de ces créanciers et tombe, en vertu de l'article 1167 du Code civil, sous l'application de l'action Paulienne. Enfin, dans la même hypothèse, l'État pourrait se faire autoriser à pratiquer une saisie conservatoire sur les biens de la Compagnie.

SECTION II

FAILLITE ET LIQUIDATION JUDICIAIRE

1159. Les Compagnies de chemins de fer, étant constituées sous la forme de sociétés commerciales, peuvent être déclarées soit en état de faillite, soit en état de liquidation judiciaire, conformément aux dispositions du Code de Commerce.

La faillite, en principe, et sauf stipulations contraires contenues dans le cahier des charges, n'a point pour effet de mettre fin de plein droit, à la concession; on ne retrouve pas, en effet, dans le cahier des charges des grandes compagnies une clause analogue à celle qui figure dans l'article 37 du cahier des clauses et conditions générales des Ponts et Chaussées du 16 février 1892, aux termes duquel « en cas de liquidation judiciaire ou de faillite de l'entrepreneur, le contrat est également résilié de plein droit, sauf à l'Administration à accepter, s'il y a lieu, les offres qui peuvent être faites, pour la continuation de l'entreprise, par l'entrepreneur dans le premier cas, et par ses créanciers dans le second ». L'insertion d'une semblable clause a paru trop rigoureuse au Gouvernement, puisque la liquidation judiciaire, n'est qu'un état transitoire, et qu'en cas de faillite, le concessionnaire peut obtenir un concordat de ses créanciers, voire même sa réhabilitation.

En cas de faillite, le concessionnaire étant dessaisi de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'administration de ses biens, c'est le syndic qui doit pourvoir à la gestion et à l'exploitation; le même rôle est rempli par le liquidateur judiciaire, au cas où la Compagnie aurait été déclarée en état de liquidation judiciaire.

Dans tous les cas, il appartient à l'administration de prendre toutes les mesures utiles pour assurer le bon fonctionnement du service; elle peut être amenée à prononcer la mise sous séquestre du réseau et même la déchéance.

1160. Les créanciers de la Compagnie, ou cette dernière elle-même avec l'assistance de son liquidateur, peuvent-ils céder la concession à un tiers et dans ce cas, quelles sont les formalités à observer?

La Commission provisoire, remplaçant le Conseil d'État, a été appelée par le Gouvernement à émettre sur ce point un important avis, en date du 9 août 1871, à la suite de la faillite de la Compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathenay.

Deux questions sont tranchées par cet avis :

En premier lieu, dans quelles conditions la cession de la concession doit-elle être faite, au regard de la puissance concédante? Il est un point qui ne saurait faire aucun doute; c'est que, la concession étant faite *intuitu personæ*, un concessionnaire ne peut se substituer un tiers choisi par lui, sans autorisation du concédant. Cette nécessité d'une autorisation a été maintes fois proclamée par la jurisprudence des tribunaux judiciaires et des tribunaux administratifs (1).

C'est ce que rappelle l'avis du 9 août 1871: « Considérant que la concession d'un chemin de fer, ainsi que les droits et obligations qui en dépendent, portant sur une chose du domaine public et ayant pour objet l'exploitation d'un service public, sont choses hors du commerce, et que la cession n'en peut être faite qu'avec l'approbation du Gouvernement et par un acte de l'autorité publique;

---

(1) Voir notamment : Cass. 14 février 1859, 15 mai 1861, 5 décembre 1882, Conseil d'État 31 mai 1878.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que, le cessionnaire agréé par le Gouvernement ne pouvant tenir son titre et ses droits que de l'investiture qui lui est donnée par l'acte de l'autorité publique approuvant la cession, il appartient au Gouvernement de déterminer les conditions et garanties qu'il juge nécessaire, dans l'intérêt public, d'imposer au nouveau titulaire de la concession ;

« Qu'ainsi la transmission de la concession du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay ne peut être effectuée, au regard de l'État, que par un décret du Président de la République rendu dans la forme des règlements d'administration publique (1), et qui déclare approuver la cession intervenue entre les parties contractantes et détermine, s'il y a lieu, les conditions et garanties spéciales imposées au cessionnaire, ou se référer aux engagements que le ministre lui aura fait souscrire à cet effet, par acte séparé. »

1161. En second lieu, à quelles conditions cette cession sera-t-elle régulière, au regard de la faillite et des tiers?

Sur ce point, l'avis précité a posé en principe l'inapplicabilité des articles 486 et 534 du Code de commerce relatifs à la vente des meubles du failli; en effet, la cession d'une concession a pour objet une universalité comprenant tout à la fois le droit à la concession et à l'exploitation d'un service public, un droit *sui generis* sur certains immeubles par nature faisant partie du domaine public ainsi que des immeubles par destination, des meubles, approvisionnements, marchés, traités et conventions; dès lors, indépendamment de toute considération de la nature, mobilière ou immobilière, qu'il conviendrait d'attribuer à cette universalité, il est manifeste qu'elle ne saurait être comprise, même par voie d'assimilation et d'analogie, dans la catégorie des meubles et marchandises

(1) En principe, pour les chemins de fer d'intérêt général, il faut une autorisation législative, puisque les concessions sont approuvées par une loi; exceptionnellement un décret en Conseil d'État suffit pour les lignes d'embranchement de moins de 20 kilomètres. (Loi du 27 juillet 1870, art. 1er).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dont la vente peut être opérée par les syndics, en vertu du mandat spécial qui leur en est donné par les articles 486 et 534 du Code de commerce. D'autre part, les articles 487, 534 et 572, relatifs à l'aliénation des droits immobiliers, sont également inapplicables, soit à raison de la nature spéciale des droits découlant d'une concession de chemins de fer, soit à raison de l'impossibilité de procéder à une vente judiciaire impliquant une transmission en pleine propriété. Dès lors, la seule disposition applicable est l'article 570 du Code de commerce; les créanciers doivent être convoqués pour délibérer sur le traité de cession, et la résolution prise par eux doit être soumise, le failli dûment appelé, à l'homologation du tribunal de commerce.

Il en résulte qu'une cession ne peut être utilement soumise à l'examen et à l'approbation du Gouvernement qu'après qu'une décision judiciaire aura statué, en dernier ressort, sur le titre et la qualité du cessionnaire et la validité de la cession au regard de la faillite et des tiers.

1162. La concession étant un mode d'exécution d'un ouvrage public, la puissance concédante reste toujours « le maître de la chose »; il en résulte que, si le concessionnaire est responsable vis-à-vis des tiers victimes de dommages, lorsque celui-ci vient à faire faillite, la responsabilité du concédant réapparaît. Mais, à la différence de ce qui se passe en matière d'entreprise de travaux publics, où le maître de l'ouvrage peut toujours être poursuivi, le concédant jouit du bénéfice de discussion et sa responsabilité, qui n'est normalement que subsidiaire, ne devient effective que si le titulaire de la concession tombe en déconfiture et fait faillite (1).

---

(1) V. C. d'Ét. 10 février 1900 Nohmens; C. d'Ét. 17 juin 1904, Dame Marguerin et la note.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION III

SANCTIONS DES OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE

1163. En vertu de son cahier des charges, le concessionnaire est tenu à certaines obligations relatives soit à la construction, soit à l'exploitation de l'ouvrage public; ces obligations sont sanctionnées par des dispositions formelles du cahier des charges qui prévoient, en cas d'inexécution de ces obligations, le droit pour l'État de prononcer la mise sous séquestre ou la déchéance.

Rappelons également qu'aux termes de l'article 30 du cahier des charges, « 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 du préfet et aux frais du concessionnaire, et que le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet ». D'autre part, les conventions de 1883 (1) portent que, « dans le cas où, par le fait de la Compagnie, les délais fixés pour l'exécution des lignes concédées seraient dépassés pour une ou plusieurs lignes, la contribution à la construction imposée à la Compagnie sera augmentée de 5,000 francs par kilomètre et par année de retard. Ne seront pas considérés comme étant du fait de la Compagnie les retards qui seraient la conséquence des difficultés qu'elle éprouverait à réaliser les fonds nécessaires à l'exécution des travaux, à raison de la situation du marché financier constatée par le Gouvernement ».

1164. Mais les seules sanctions des obligations du concessionnaire sont-elles celles qui sont prévues par le cahier des charges, ou, en cas d'inexécution de ces obligations, la puissance concédante pourra-t-elle réclamer des dommages-intérêts par application de l'article 1142 du Code

(1) Conventions avec les Compagnies de l'Est, Orléans, Ouest, P.-L.-M.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

civil, en dehors d'une stipulation formelle du contrat prévoyant cette sanction?

La négative a été admise par deux arrêts du Conseil d'État (1), qui ont, pendant longtemps, fixé la jurisprudence; la doctrine qu'ils consacraient est la suivante : le cahier des charges d'une concession se suffit à lui-même, il règle seul les rapports du concédant et du concessionnaire au point de vue de leurs obligations réciproques et des sanctions qu'elles comportent et les seules pénalités applicables sont celles qu'il prévoit d'une manière explicite; il n'appartient pas au juge de suppléer au silence du contrat par l'application des règles du droit commun, en condamnant, par exemple, le concessionnaire à des dommages-intérêts à raison d'infractions au contrat pour lesquelles celui-ci n'avait pas édicté de sanction. En l'absence de clauses pénales visant l'inexécution d'une obligation déterminée, le concédant n'a à sa disposition qu'une seule sanction, c'est la rupture du contrat, c'est-à-dire la déchéance, laquelle seule peut être considérée comme de droit commun dans un contrat de concession.

1165. Telle était la jurisprudence, lorsque le Conseil d'État, dans un arrêt du 31 mai 1907 (2), a admis une théorie diamétralement opposée. Cet arrêt est intervenu à l'occasion d'une concession d'éclairage et non de chemin de fer, mais sa portée est générale. Sans doute, comme le faisait remarquer M. Romieu dans ses remarquables conclusions, il est certain que les rapports des contractants sont régis par les dispositions du contrat de concession; si donc le cahier des charges définit expressément le mode suivant lequel seront réprimées telles ou telles infractions au contrat, il n'est pas permis de substituer aux sanctions contractuelles d'autres sanctions, fussent-elles l'application des principes habituels du droit commun.

---

(1) 15 juillet 1881, Syndic de la faillite du chemin de fer d'Orléans à Rouen c. départ. d'Eure-et-Loire; 14 janvier 1884, Level c. départ. du Pas-de-Calais.

(2) 31 mai 1907, sieur Deplanque c. ville de Mouzon.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Mais si le contrat, tout en fixant les obligations des parties, a omis de spécifier les sanctions correspondantes, il n'en résulte pas qu'il n'y ait pas de sanction; de même, si le contrat a prévu et fixé les sanctions pour certaines irrégularités graves dont il a tenu spécialement à s'occuper, mais n'a pas parlé des sanctions afférentes à d'autres irrégularités, il n'en résultera pas davantage que ces dernières resteront impunies. Toute obligation comporte une sanction : à défaut des règles particulières édictées par le contrat, c'est le droit commun qu'il faut appliquer : pour qu'il en fût autrement, il faudrait une disposition explicite et formelle du contrat. Le droit commun, c'est la rupture du contrat ou la condamnation à des dommages-intérêts, selon la gravité des irrégularités qu'il appartient au juge d'apprécier. Si donc le cahier des charges donne, d'une manière générale, au concédant le droit de prononcer la déchéance pour inexécution des obligations, il ne fait pas, par là-même, obstacle à ce que le juge, pour des infractions à raison desquelles il serait trop rigoureux de prononcer la déchéance, se borne à condamner le concessionnaire au paiement d'une indemnité, par application de l'article 1142 du Code civil.

Au surplus, cette théorie n'était pas absolument nouvelle, et plusieurs arrêts l'avaient antérieurement admise d'une façon implicite (1). Un arrêt récent vient d'en faire une nouvelle application (2).

1166. Sans doute, et c'est là, ce semble, le motif qui avait longtemps empêché la jurisprudence d'entrer dans cette voie nouvelle, il sera difficile d'arbitrer le montant des dommages-intérêts ; il sera surtout délicat de fixer, d'une façon précise, le chiffre de l'indemnité que l'État pourra réclamer au concessionnaire, dans le cas où il n'aura éprouvé directement aucun préjudice, et où seuls seraient lésés les usagers, qui peuvent par une action directe obte-

(1) 15 janvier 1897, Société départementale d'usines à gaz, 24 janvier 1902, Gilquin.

(2) 18 novembre 1910, commune de Signy-l'abbaye.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nir réparation de ce préjudice. Mais il n'est pas impossible d'imaginer telles hypothèses dans lesquelles le concédant aura subi un réel préjudice, pouvant être exactement arbitré.

SECTION IV

SÉQUESTRE

1167. Aux termes de l'article 40 du cahier des charges, « 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 ».

Cette mainmise provisoire de l'Administration sur l'exploitation constitue la mise sous séquestre. En pratique, cette mesure est ordonnée par décret rendu sur le rapport du ministre des Travaux publics. Ce décret ordonne la mise sous séquestre du chemin de fer, y compris le matériel fixe et roulant, prescrit la vérification de la situation financière de la Compagnie et la constatation de l'état des travaux et du matériel, et désigne l'administrateur chargé, sous la direction du ministre des Travaux publics, d'assurer l'exploitation du réseau et d'encaisser les recettes correspondantes.

1168. La mise sous séquestre est une mesure temporaire; pendant sa durée, l'administrateur nommé séquestre doit gérer et administrer le chemin de fer, au compte de la Compagnie qui reste toujours titulaire de la concession.

Il ne nous paraît pas exact de dire, comme on l'a fréquemment soutenu, que le séquestre constitue, en fait et en droit, une dépossession provisoire du concessionnaire, ce qui revient à faire de la mise sous séquestre une déchéance temporaire. La mise sous séquestre correspond à la mise en régie dans l'entreprise de tra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vaux publics (1); ces deux mesures sont absolument analogues. Le seul effet du séquestre est, suivant nous, de priver le concessionnaire du droit d'exploiter. Il reste à la tête de sa concession; seul, l'exercice des droits qui en résultent se trouve être momentanément paralysé (2).

1169. On peut dès lors contester, pour partie, la légalité des dispositions que l'on trouve dans la plupart des décrets prononçant la mise sous séquestre, insérées dans un article ainsi conçu : « A partir du jour de l'établissement du séquestre, tous les produits directs ou indirects du chemin de fer seront perçus par l'Administration du séquestre, nonobstant toutes oppositions ou saisies-arrêts, et seront exclusivement appliqués tant au service de l'exploitation du chemin de fer qu'à l'exécution des travaux de parachèvement qui pourraient être reconnus nécessaires ».

Cette formule nous paraît trop large. Il n'est pas douteux que le séquestre a pour effet d'empêcher, de la part des créanciers, tout acte d'exécution pouvant paralyser la marche du service public. Si la concession reste une propriété qui est le gage des tiers créanciers, son administration et ce qui est nécessaire pour l'administration, passe, comme nous l'avons dit et comme le reconnaît l'arrêt de cassation de 1862, entre les mains de l'Etat. Celui-ci pourrait, d'ailleurs, prétendre au privilège que l'article 2102 du Code civil accorde au créancier « pour le remboursement des frais qu'il a faits pour la conservation de la chose », et au nombre de ces frais rentrent toutes les dépenses nécessitées par l'entretien du réseau et par son exploitation (3). Mais il paraît excessif

---

(1) V. en ce sens Laferrière, t. II, p. 131.

(2) Sur le rôle et sur le caractère du sequestre, V. C. d'Et. cont. 22 novembre 1907, Blanchon; Cass. 9 janvier 1852, Gervais, D. 1852. 1.273; Cass. 14 juillet 1862, chemin de fer de Graissessac à Béziers, D. 1862.1.518.

(3) On peut, en effet, soutenir que les dépenses d'exploitation sont faites pour la conservation de la chose, un réseau inexploité devant nécessairement péricliter, et l'exploitation étant le fait générateur des recettes sur lesquelles les créanciers pourront être payés.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de considérer que cet article autorise l'État à pourvoir, par privilège, à l'exécution des travaux de parachèvement au moyen des recettes que le séquestre encaisse. On ne saurait admettre non plus que ce privilège soit créé par le décret qui prononce la mise sous séquestre et qu'il empêche les tiers créanciers du concessionnaire de pratiquer une saisie-arrêt et d'exercer ainsi des droits qu'ils tiennent de la loi.

Sans doute, si l'État effectue pour le compte de la Compagnie des travaux de parachèvement, il pourra se récupérer des sommes ainsi dépensées en appliquant à ces dépenses les recettes qu'il aura perçues, et les dettes réciproques de l'État et du concessionnaire seront éteintes par compensation. Mais la compensation ne peut plus se produire, soit lorsque, par suite d'une saisie-arrêt, la créance saisie-arrêtée est frappée d'indisponibilité, soit dans le cas de faillite, cause fréquente de mise sous séquestre. Dans cette dernière hypothèse, les recettes perçues par l'administrateur nommé séquestre devront être versées entre les mains du syndic de la faillite, et l'État viendra en concurrence avec les autres créanciers, quitte à être payé par privilège pour le remboursement des frais faits pour la conservation de la chose.

On pourrait objecter que les créanciers de la Compagnie sont soumis aux mêmes obligations que leur débiteur, et que les stipulations consenties par ce débiteur leur sont opposables; cette objection ne serait fondée que si l'action des créanciers était celle de l'article 1166 du Code civil, c'est-à-dire l'action de leur débiteur, mais, au contraire, l'action qu'ils intentent leur est propre, et dès lors les clauses du contrat de concession, qui est à leur égard *res inter alios acta*, ne leur sont point opposables. Au surplus, la thèse inverse aboutit nécessairement à créer en en faveur de l'État créancier un privilège en dehors de tout texte légal.

1170. Le séquestre est essentiellement provisoire. Lorsque la Compagnie est en mesure de reprendre l'exploitation du réseau et d'assurer la marche normale du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

service, la levée du séquestre est prononcée par un acte émanant de l'autorité qui avait ordonné la mise sous séquestre.

Si la Compagnie ne peut reprendre l'exploitation, le séquestre conduit normalement à la déchéance (1).

SECTION V

DÉCHÉANCE

1171. La déchéance est de toutes les mesures qui peuvent être prises contre le concessionnaire la plus grave; elle a pour effet de le priver de tous les droits qu'il tenait de sa concession.

Aux termes de l'article 39 du cahier des charges, « 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'on 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. 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 déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approl visionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État ».

(1) Il peut également cesser par suite du rachat du réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

D'autre part, d'après l'article 48, si, dans les trois mois de l'établissement du séquestre, « 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 peut également être prononcée.

Enfin, l'article 41 porte : « Les dispositions des deux 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. »

1172. La déchéance peut donc être prononcée.

1° En cas d'inexécution des travaux, soit qu'ils n'aient point été commencés, soit qu'ils n'aient point été achevés dans le délai prévu ;

2° En cas de prolongation du séquestre au delà de sa durée de trois mois ;

3° En cas d'inexécution « des diverses obligations imposées à la Compagnie ».

C'est le ministre qui est compétent pour prononcer la déchéance ; en principe, cette mesure ne peut être prononcée qu'après une mise en demeure restée infructueuse, par application de l'article 1139 du Code civil suivant lequel « le débiteur est constitué en demeure, soit par une sommation ou par un autre acte équivalent, soit par l'effet de la convention, lorsqu'elle porte que, sans qu'il soit besoin d'acte et par la seule échéance du terme, le débiteur sera en demeure ». Dès lors, en l'absence de toute stipulation contenue dans l'acte de concession, une mise en demeure devra être adressée au concessionnaire ; la question de savoir s'il a été satisfait à la mise en demeure est une question de fait qui sera appréciée, eu égard aux circonstances de la cause, par le juge en cas de contestation.

Par dérogation à la règle générale, la déchéance est prononcée de plein droit et sans mise en demeure préalable si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé et, dans ce cas, son cautionnement est confisqué (art. 38).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1173. La déchéance une fois prononcée, il doit être procédé à la mise en adjudication de la concession.

C'est le ministre des Travaux publics qui a seul qualité pour fixer les formes et les conditions dans lesquelles doit se faire l'adjudication. Il doit, en outre, fixer le montant de la mise à prix, les garanties de capacité et de solvabilité (c'est-à-dire le montant du cautionnement) à exiger des personnes qui se présenteront à l'adjudication, les délais dans lesquels l'adjudicataire devra terminer les travaux restant à exécuter.

Cette adjudication doit être ouverte, porte l'article 39, sur une mise à prix « des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation ». Il convient de bien préciser que ce qui doit être mis en adjudication, c'est tout ce dont le concessionnaire peut être déchu, mais rien que cela. En allant au delà, l'État s'exposerait à une revendication du concessionnaire; inversement en ne comprenant pas dans l'adjudication tout ce qui est nécessaire à l'exploitation, il mettrait l'adjudicataire dans l'impossibilité de satisfaire à ses obligations. A défaut de dispositions spéciales contenues dans l'article 39 du cahier des charges, relatif à la déchéance, l'Administration a généralement appliqué, par analogie, les dispositions de l'article 36 qui règle la situation réciproque du concessionnaire et de l'État à l'expiration de la concession, telle que nous l'avons exposée dans la section première de ce chapitre.

En cas de déchéance, le concessionnaire est privé des mêmes droits sur le chemin de fer et ses dépendances qu'en fin de concession; mais, au lieu de les remettre gratuitement, il reçoit le prix payé par l'adjudicataire et qui représente la privation de jouissance depuis le jour de l'adjudication jusqu'au jour auquel devait finir la concession.

1174. Le ministre doit, dans l'arrêté d'adjudication, préciser les objets faisant partie de cette adjudication, en recherchant ceux qui, en fait, font partie de la concession, comme étant nécessaires au fonctionnement du ser-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vice. En cas de litige, la question devrait être résolue par le conseil de préfecture compétent pour interpréter les clauses du cahier des charges.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements en tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, on a admis généralement que l'adjudicataire avait les mêmes droits et obligations que l'État aurait eus vis-à-vis du concessionnaire à l'expiration de la concession, c'est-à-dire la reprise à dire d'experts.

D'autre part, l'adjudication comporte également les mêmes charges que la concession primitive, c'est-à-dire :

1° Continuation de l'exploitation du réseau;

2° Construction des lignes ou achèvement des travaux commencés.

L'adjudication doit être opérée, en effet, sur le cahier des charges primitif et il n'appartient pas à l'Administration d'y ajouter ou d'en distraire quoi que ce soit; c'est le même contrat qui est continué et, seul, l'agent d'exécution se trouve changé.

L'arrêté ministériel doit fixer le montant de la mise à prix; il indique également un minimum au-dessous duquel les soumissions ne seront pas reçues; il arrête enfin le chiffre du cautionnement à verser.

1175. L'adjudication une fois réalisée, le prix doit être payé par l'adjudicataire au concessionnaire primitif. L'État ne saurait se créer un privilège spécial ni être indemnisé de ses avances, en retenant une partie de ce prix; s'il est créancier du concessionnaire il devra subir la loi commune et concourir avec tous les créanciers pour être payé au marc le franc, sauf à faire valoir le privilège qu'il tient de l'article 2102 du Code civil (frais faits pour la conservation de la chose).

Enfin, l'adjudication doit être approuvée; elle emporte en effet cession et il est de principe que la cession doit être approuvée dans la même forme que la concession elle-même.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Si la première adjudication n'a donné aucun résultat, il est procédé, trois mois après, sur les mêmes bases, à une deuxième adjudication qui peut être prononcée à un prix inférieur à celui de la mise à prix. En cas d'insuccès, la Compagnie est définitivement déchue de tous droits et le chemin de fer revient à l'État.

1176. En cas de déchéance prononcée à tort, le concessionnaire peut saisir le conseil de préfecture et lui demander la réparation du préjudice causé. La jurisprudence en cette matière s'est largement développée depuis une vingtaine d'années dans le sens de l'extension des pouvoirs du juge du contrat. En cas de marchés de travaux publics, l'Administration a le droit de prononcer, *ad nutum*, la résiliation, sauf indemnité comprenant le préjudice causé et le manque à gagner, conformément à l'article 1794 du Code civil. En matière de concession de travaux publics, la jurisprudence va plus loin et donne au juge le droit d'annuler la déchéance si celle-ci n'est pas justifiée, c'est-à-dire si le concessionnaire n'est pas en faute. Elle admet que le concédant n'a pas le droit, dans ce cas, d'éluder la procédure du rachat, s'il veut reprendre possession de la concession avant le terme fixé par le cahier des charges et que, d'autre part, le concessionnaire a un droit acquis à jouir de sa concession. En cas de déchéance irrégulière, le juge remet donc le concessionnaire en possession, en limitant l'indemnité au dommage qu'il a pu éprouver pendant la période intermédiaire (1).

La jurisprudence reconnaît également au juge les pouvoirs les plus larges d'appréciation pour décider, en l'absence de dispositions précises du cahier des charges, dans quelle mesure il y a eu inexécution des conditions de nature à motiver la déchéance (2), si les mises en

(1) C. d'Et. cont. 8 février 1878, Pasquet; 6 avril 1895, Deshayes; 20 janvier 1905, Compagnie départementale des eaux et les conclusions de M. Romieu.

(2) C. d'Et. cont. 8 mars 1889, Compagnie du gaz de Mantes; 5 juin 1891, Bouvard; 18 mars 1892, ville de Limoux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

demeure ont été régulières, si les délais accordés pour se conformer aux injonctions ont été suffisants. Le juge peut même décider qu'avant d'appliquer la déchéance, il y a lieu d'accorder au concessionnaire un délai supplémentaire (1).

SECTION VI

RÉSILIATION

1177. La concession peut prendre fin par la résiliation amiable ou judiciaire.

Les parties peuvent, en effet, toujours mettre fin, par consentement réciproque, à un contrat qu'elles ont conclu. En ce cas, les autorités qui doivent approuver la résiliation sont celles qui sont compétentes pour approuver la concession (2). Dans l'histoire des chemins de fer il est intervenu d'assez nombreuses résiliations amiables.

1178. La résiliation peut être également prononcée par le juge. Pratiquement la résiliation judiciaire n'intervient jamais sur la demande du concédant, qui a à sa disposition l'arme de la déchéance (3), Elle ne se produit que sur la demande du concessionnaire, et elle constitue la sanction des obligations du concédant.

---

(1) C. d'Et. cont. 24 mars 1882, Dalifol c. ville de Montlhéry; 25 novembre 1910, Tricoche c. ville de Bordeaux.

(2) C'est-à-dire en principe une loi, exceptionnellement un décret en Conseil d'État.

(3) On peut même se demander, si le concédant, qui a le droit de prononcer lui-même, directement, la déchéance, est recevable à demander au juge de prononcer la résiliation. La jurisprudence admet généralement la négative (V. C. d'Et. cont. 24 juillet 1903, Deplanque et les conclusions de M. Romieu sous C. d'Et. 20 janvier 1905, Cie dép. des eaux), afin de ne pas laisser aux autorités administratives placées sous la tutelle de l'Etat, les communes par exemple, un moyen détourné de faire prononcer par le juge une déchéance que le tuteur refuserait de prononcer par la voie administrative. Les mêmes motifs ne se présenteraient pas en matière de chemins de fer d'intérêt général, puisque le concédant est l'Etat lui-même. Il semble donc qu'ici le juge pourrait prononcer la résiliation, à la demande du concédant. Cette question est d'ailleurs controversée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il serait excessif d'admettre que toute violation du contrat par le concédant donne ouverture à un droit de résiliation; une violation légère n'ouvre, selon nous, au profit du concessionnaire, qu'un droit à des dommages-intérêts; il en est autrement lorsqu'il y a violation d'une des clauses substantielles du contrat, d'une de ces clauses qui ont été « impulsives et déterminantes ». C'est ainsi, selon nous, que la résiliation devrait être prononcée si, par suite d'un acte législatif ou réglementaire, il était porté une atteinte grave au contrat de concession qui unit les Compagnies à l'État.

La Compagnie au profit de laqu'elle la résiliation est prononcée a droit à la réparation de tout le dommage qu'elle subit, cette réparation devant comprendre non seulement le *damnum emergens*, mais encore le *lucrum cessans*.

SECTION VII

RACHAT

§ 1er. — *Dispositions générales.*

1179. Dans toutes les concessions de chemins de fer, la puissance concédante se réserve le droit de rentrer en jouissance de l'ouvrage public avant l'expiration du terme fixé par la convention (1), en payant au concessionnaire une indemnité destinée à réparer le préjudice que lui cause le rachat.

Les clauses et conditions du rachat sont réglées par les cahiers des charges des grandes Compagnies et par les conventions de 1883.

---

(1) Toutes les concessions actuelles prévoient les conditions du rachat. Les premières clauses de rachat ont été introduites dans les cahiers des charges du chemin de fer de Strasbourg à Bâle (L. 6 mars 1838), de Paris à Rouen (L. 6 juillet 1838) et de Paris à Orléans (L. 7 juillet 1838).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'article 37 du cahier des charges est ainsi conçu :

« 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 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... »

1180. Il convient de rapprocher cette disposition de celles contenues dans la loi du 23 mars 1874, dite loi de Montgolfier, et dans les conventions de 1883.

La loi du 23 mars 1874 dispose : « En ce qui concerne les Compagnies déjà existantes, si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges 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 leur produit net, mais d'après leur prix réel de premier établissement ».

D'autre part, les conventions de 1883 contiennent les stipulations suivantes : « Si le Gouvernement exerce le droit, qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

premier établissement. Outre l'annuité prévue par l'article 37 du cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles du matériel roulant, exécutées par elle, avec l'approbation du ministre des Travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article ..., sauf déduction de 1/15e pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux. »

§ 2. — *Ouverture du droit de rachat.*

1181. Le droit de procéder au rachat ne s'ouvre, pour l'État, qu'à l'expiration des quinze premières années de la concession. Quel est le point de départ de ce délai? On s'est demandé si la concession d'une ligne nouvelle ne pouvait avoir pour résultat de faire courir un nouveau délai de quinze ans pendant lequel l'État ne pourrait procéder au rachat du réseau total. Les doutes qu'avait fait naître cette question, ont été levés par la loi du 23 mars 1874 ci-dessus citée. Cette loi ne faisait que généraliser une disposition insérée déjà dans la convention de 1873, passée avec la Compagnie de l'Est; elle est visée dans les conventions de 1875 conclues avec les Compagnies du P.-L.-M. et du Midi et ses dispositions sont reproduites dans les conventions de 1883 (1).

Dès lors, le point de départ du délai de quinze ans, est celui de la date initiale des concessions ; la concession d'une ligne nouvelle ne peut retarder l'ouverture du droit de rachat de l'État qui se trouve, par suite, ouvert depuis de longues années (2).

---

(1) Pour les Compagnies de l'Ouest et du P.-L.-M. les mots « d'après le prix réel de premier établissement » ont été remplacés par les mots d'après ce que la Compagnie aura dépensé pour son établissement ».

(2) L'origine des concessions a été fixée aux dates suivantes :
Nord, 1er janvier 1852.
Est, 27 novembre 1856.
Orléans, 1er janvier 1858.
P.-L.-M., 1er janvier 1860.
Midi, 1er janvier 1862.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 3. — *Etendue du droit de rachat.*

1182. L'article 37 du cahier des charges ne confère à l'État que la faculté de racheter *la concession entière.* Ce n'est que par des conventions amiables que l'État a pu échanger ou racheter certaines lignes d'un réseau.

La concession comprend l'ensemble des lignes qui sont exploitées par une même Compagnie et qui font l'objet d'un seul et même compte.

Exceptionnellement et jusqu'à la convention du 14 juin 1897, la Compagnie P.-L.-M. a été titulaire d'une concession, distincte de sa concession principale, constituée par la ligne du Rhône au Mont-Cenis, qui pouvait être rachetée séparément. Elle possède encore en Algérie un réseau distinct.

De même, en vertu du traité approuvé par décret du 18 juillet 1865, l'État avait, pendant un certain délai, le droit de racheter la ligne d'Auteuil et la Ceinture (R. G.) indépendamment des autres lignes concédées à la Compagnie de l'Ouest.

1183. Inversement, la solidarité, au point de vue du rachat, des diverses parties de la concession a conduit à admettre l'obligation du rachat de certains services accessoires gérés par les Compagnies à côté de leur exploitation principale.

C'est ce qui s'est passé pour les services maritimes de Dieppe à Newhaven que la Compagnie de l'Ouest exploitait en commun avec la Compagnie de chemin de fer London-Brighton, suivant les dispositions de traités approuvés par le ministre des Travaux publics.

La même solidarité était établie par l'article 70 du cahier des charges, annexé à la loi du 8 juillet 1852, entre le réseau de la Compagnie du Midi et le canal latéral à la Garonne (1).

---

(1) Nous avons vu que ce dernier a fait l'objet d'un rachat amiable approuvé par la loi du 27 novembre 1897.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1184. D'après la convention du 4 août 1875, le rachat ou l'expiration de la concession d'une des grandes Compagnies (sauf celle du Midi) entraîne la participation de l'État à l'exploitation de la Grande Ceinture. En cas de rachat, on évalue suivant les bases de l'article 36 du cahier des charges le produit net de la Grande Ceinture. La part de ce produit net appartenant à la Compagnie rachetée lui est payée comme annuité jusqu'à la fin de la concession du chemin de fer de Grande Ceinture.

Enfin l'État, en cas de rachat du réseau du Midi, s'est engagé à exécuter les engagements pris par cette Compagnie envers les chemins de fer d'intérêt local des Landes (1).

1184 *bis*. Le concessionnaire, en cas de rachat a droit :

1° A une annuité générale;

2° A une annuité spéciale pour les lignes exploitées depuis moins de quinze années;

3° Au paiement des objets mobiliers.

§ 4. — *Calcul de l'annuité générale du rachat.*

1185. Le concessionnaire, nous l'avons dit, doit recevoir, pendant chacune des années restant à courir jusqu'à la fin de sa concession, une annuité égale au produit net moyen des sept années qui ont précédé celle pendant laquelle le rachat est effectué, sauf déduction des deux plus mauvaises, cette annuité ne devant en aucun cas être inférieure au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La liquidation de cette annuité a donné lieu à certaines controverses.

Tout d'abord, que signifie le terme « produit net »?

Le Conseil d'État a été amené à définir ce qu'il entendait par ces mots, dans un arrêt du 23 février 1906, rela-

(1) Convention du 23 mai 1885 approuvée par la loi du 7 août 1885.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tif à une contestation entre la ville de Lyon et le concessionnaire de son service des eaux; étant données les clauses du contrat de concession, le problème se posait dans des termes analogues.

« Considérant, dit l'arrêt, que cet article, placé sous la rubrique « rachat de la concession », dispose : « Pour régler le prix du rachat on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie (déduction faite de la part que la ville aura pu retirer de sa participation aux bénéfices) pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira le produit net des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie par la ville 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.

« Considérant que, par ces dispositions du contrat, les parties ont manifestement entendu maintenir à l'annuité de rachat le caractère, qu'elle doit avoir normalement, d'une *indemnité représentative des produits qui demeuraient aux mains de la Compagnie pour la rémunération de ses capitaux lorsqu'elle exploitait le service*, c'est-à-dire de ce qui lui restait des recettes après paiement des frais inhérents à l'exploitation et de la part de la ville dans les bénéfices. »

1186. C'est sur les principes proclamés dans cet arrêt que nous nous appuierons pour indiquer la solution qui nous paraît devoir être adoptée pour le calcul de l'annuité de rachat, dans les principales éventualités auxquelles peut donner lieu l'association financière complexe qui lie l'État et les Compagnies; nous distinguerons en particulier les trois cas où les Compagnies font appel à la garantie d'intérêt, remboursent les avances qu'elles ont reçues à ce titre ou enfin sont entrées dans la période du partage des bénéfices.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Avant d'examiner ces différents cas, nous ferons les deux remarques suivantes :

1° C'est dans le cahier des charges que figurent les règles fondamentales d'après lesquelles doit être calculée l'annuité et ce n'est que dans la mesure où le cahier des charges a été modifié par les conventions qu'il faut appliquer les stipulations de ces dernières.

La base du rachat, inscrite dans le cahier des charges, est établie sans tenir compte des combinaisons financières qui peuvent intervenir entre l'État et les Compagnies; le prix du rachat est fixé par lui de manière à ce que la concession continue, en quelque sorte, à subsister fictivement et qu'elle procure au concessionnaire, au lendemain du rachat, les bénéfices qu'elle produisait la veille, comme entreprise industrielle et commerciale;

2° Le contrat de concession, et plus particulièrement les conventions financières qui unissent l'État et les Compagnies, sont des contrats de bonne foi. Dans le silence des conventions, lorsqu'une situation n'a pas été prévue par les parties, le juge, appelé à statuer sur un différend, doit donc le solutionner d'après les principes d'équité applicables en la matière. Ce sont ces principes que rappelait M. Saint-Paul dans les conclusions qu'il donnait sous l'arrêt du 23 février 1906 que nous avons cité, lorsqu'il disait : « Il a toujours été admis par la doctrine, d'accord avec les arrêts du Conseil d'État, que, dans toutes les concessions de travaux publics, qu'il s'agisse de voies ferrées, de canalisations d'eau ou de gaz, etc..., lorsque l'autorité concédante use de la faculté de rachat qu'elle s'est réservée, et qui a pour but l'intérêt général et non un avantage financier, elle ne peut le faire que moyennant une juste indemnité, qui doit rendre le concessionnaire indemne, et lui assurer, jusqu'au terme assigné à la concession, la jouissance de tous les avantages sur lesquels il était en droit de compter, en vertu du traité. C'est là un principe de stricte équité qui n'avait jamais encore été contesté. »

1187. *Période du jeu de la garantie d'intérêt.* — Les sommes que les Compagnies reçoivent à titre de garantie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'intérêt doivent-elles être comprises dans le calcul du produit net? Il n'est pas douteux, suivant nous, que, dans le silence des conventions et d'après les seules règles du cahier des charges, les sommes versées par l'État ne devraient pas entrer en compte dans le calcul du produit net. Ces sommes, en effet, ne sont pas un produit de l'exploitation. Il faut d'ailleurs remarquer que ni les conventions de 1859, ni les règlements sur les justifications financières de 1863-1868 ne faisaient entrer les avances de l'État, au titre de garantie d'intérêt, dans le calcul du produit net; c'était, au contraire, en cas d'insuffisance de ce produit net que la garantie d'intérêt jouait.

Cependant, même avant les conventions de 1883, ne pouvait-on point soutenir qu'en s'engageant, par le moyen d'une garantie d'intérêt, à assurer un dividende réservé aux actionnaires, l'État s'était engagé par là même, en cas de rachat, à ajouter à l'annuité calculée suivant le procédé prévu au cahier des charges le complément nécessaire au paiement des charges du capital-obligations et du capital actions? On voit qu'à défaut d'arguments juridiques, on pouvait invoquer, en faveur de cette thèse, de sérieuses considérations d'équité.

1188. Cette question, controversée avant 1883, a été expressément tranchée par les conventions conclues à cette date, dans un sens favorable aux Compagnies. Les deux conventions avec les Compagnies de l'Est et de l'Ouest contiennent la clause suivante : « Le prix total du rachat ne pourra, dans aucun cas, ressortir à une somme correspondant à une annuité inférieure au montant du revenu réservé aux actionnaires, fixé, par l'article..., au chiffre de... augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts, calculées conformément aux prescriptions des articles... de la présente convention ». L'article 19 de la convention avec la Compagnie d'Orléans stipule : « L'annuité à payer à la Compagnie en vertu de l'article 37 du cahier des charges ne pourra être inférieure à l'ensemble des sommes mentionnées aux paragraphes 1^er^, 2^e^, 3^e^ et 4^e^ de l'article 14 ci-dessus, déduction faite des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

charges d'intérêt et d'amortissement des sommes remboursées en exécution de l'alinéa précédent du présent article ». L'article 17 de la convention avec la Compagnie du Midi est conçu en termes identiques. Quant aux conventions conclues, en 1883, avec les compagnies du Nord et du P.-L.-M, elles ne contiennent aucune clause à ce sujet. Cela s'explique parce que ces Compagnies n'avaient jamais fait appel à la garantie d'intérêt. Comme, d'autre part, cette garantie prend fin en 1914, la question ne présente plus d'intérêt pour ces deux Compagnies.

1189. *Période du remboursement des avances de l'Etat.* — Lorsque la Compagnie est entrée dans la période de remboursement des avances, doit-il être tenu compte des sommes ainsi remboursées dans le calcul du produit net?

En vertu de la règle générale, c'est d'après l'article 37 du cahier des charges que doit être réglée l'annuité: or les sommes que la Compagnie rembourse à l'État constituent un des éléments du produit net; par suite, en l'absence de toute stipulation expresse contenue dans les conventions financières, il n'y a pas lieu de les retrancher arbitrairement pour calculer l'annuité de rachat. Sans doute les avances consenties par l'État, au titre de la garantie d'intérêt, constituent une dette de la Compagnie dont elle doit, en cours d'exploitation, s'acquitter sur ses recettes et ce n'est qu'après déduction des sommes ainsi remboursées qu'apparaissent ses bénéfices. Mais il faut se garder de confondre le produit net et le bénéfice; ces expressions, qui ne sont pas synonymes, correspondent à des réalités différentes. Comme le disait excellemment M. Saint-Paul: «Le bénéfice n'est pas tout le produit net, il y est compris, mais n'en est qu'une partie (1) ».

Le produit net est formé de l'excédent des recettes sur les seules dépenses d'exploitation, et c'est ce produit net qui constitue la base essentielle de l'annuité de rachat.

(1) V. sur ce point les conclusions de M. Saint-Paul, sous Conseil d'État, 23 février 1906, Lebon, p. 175.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

C'est bien en ce sens que s'est prononcé expressément l'arrêt du 23 février 1906 en définissant le produit net « ce qui reste des recettes après paiement des frais inhérents à l'exploitation ».

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue qu'en cas de rachat la dette de la Compagnie, du chef de la garantie d'intérêt, se trouve éteinte par compensation, l'État se trouvant débiteur de la valeur du matériel roulant. Or, déduire du produit net, pour le calcul de l'annuité, le montant des sommes remboursées par la Compagnie ce serait faire peser jusqu'en fin de concession sur la Compagnie, par suite de la réduction de l'annuité, une dette dont elle se serait peut-être acquittée en quelques années.

Cependant, si la valeur de l'actif de la Compagnie était inférieure au montant de sa dette vis-à-vis de l'Etat et s'il s'agissait d'une Compagnie pour laquelle il n'y a pas limitation de la créance de l'Etat à la valeur du matériel roulant, nous admettrions, par raison d'équité, que le montant de l'annuité doit être réduite d'une somme représentant l'annuité du capital nécessaire au complet paiement de cette dette.

1190. On peut imaginer cependant des hypothèses où la totalité des sommes versées à titre de remboursement ne devrait pas entrer en compte dans le calcul de l'annuité. On sait, en effet, que les Compagnies ne font pas à l'État de versements à titre de partage des bénéfices, tant qu'elles ne sont pas libérées vis-à-vis de lui de la dette contractée par elles du chef de la garantie. Nous verrons, d'ailleurs que la part de bénéfices due à l'État n'entre pas en compte dans le calcul du produit net. Or il peut arriver qu'une Compagnie, dans la période de remboursement, affecte au remboursement de sa dette des sommes supérieures à celles qui lui permettraient, si elle était libérée, d'atteindre le point de partage des bénéfices. Il serait évidemment contraire à l'équité de faire entrer, dans ce cas, dans le calcul de l'annuité, la totalité des sommes remboursées, ce qui conduirait à traiter plus favorablement la Compagnie endettée que la Compagnie libérée. Il paraît

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

juste, au contraire, de faire jouer fictivement les règles relatives au partage des bénéfices et de déduire de l'annuité les sommes que l'État aurait reçues à titre de partage des bénéfices, si la Compagnie n'avait pas eu de dette à rembourser.

1191. *Période du partage des bénéfices.* — Lorsque les Compagnies sont entrées dans la période du partage des bénéfices, les sommes qu'elles versent à l'État doivent-elles également être comprises dans le calcul de l'annuité?

Le partage des bénéfices n'est pas assimilable au remboursement de la dette de garantie pour laquelle l'État possède d'autres gages, remboursement qui n'est d'ailleurs que transitoire. La participation de l'État aux bénéfices est, au contraire, une véritable charge permanente qui pèse sur l'entreprise, assimilable à une charge d'exploitation et devant par suite venir en déduction du produit brut pour la détermination du produit net. C'est, d'ailleurs, ce que décidait le Conseil d'État dans l'arrêt déjà cité du 23 février 1906, en déduisant du produit brut la part des bénéfices versée par la Compagnie des Eaux à la ville de Lyon. Il est d'ailleurs très équitable que l'annuité de rachat destinée à indemniser la Compagnie par la consolidation d'une situation acquise, ne tienne pas compte d'une fraction des recettes nettes d'exploitation dont elle ne jouissait pas en cours de concession (1).

1192. *Périodes mixtes.* — La période sur laquelle doivent porter les calculs destinés à l'établissement de l'annuité comprenant sept années peut chevaucher sur les différentes périodes que nous avons examinées. Il conviendra, suivant nous, d'appliquer pour chacune des années les règles que nous avons indiquées et d'en déduire le produit net moyen.

1193. *Fixité ou variabilité de l'annuité de rachat.* — L'annuité due au concessionnaire est-elle fixe ou, au con-

(1) C'est en ce sens, d'ailleurs, que le ministre des Travaux publics s'est prononcé à plusieurs reprises, au Parlement, lors de la discussion des conventions de 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

traire, doit-elle varier chaque année avec les charges supportées par la Compagnie? La question peut avoir pratiquement une grande importance pour une Compagnie qui, au moment du rachat, fait appel à la garantie d'intérêt et peut, par suite, réclamer le bénéfice des stipulations contenues dans les conventions de 1883, suivant lesquelles le minimum de l'annuité doit être égal aux charges de la Compagnie. Comme nous l'avons expliqué, l'article 37 du cahier des charges doit se concilier avec les dispositions des conventions de 1883, en ce sens que l'annuité de l'article 37 reste la base du rachat mais qu'en aucun cas cette annuité, calculée d'après le produit net, ne peut être inférieure à l'annuité des charges.

Or, d'après son mode de calcul, le montant de l'annuité du produit net est essentiellement fixe et définitif; l'article 37 dit expressément que « le 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 ».

1194. La question est plus douteuse pour l'annuité des charges. Le fait qu'il est question d' « une annuité » et non d'une « série d'annuités » et qu'il faut, au moment du rachat, la comparer à l'annuité fixe du produit net conduirait à penser qu'elle doit être, elle-même, fixe. Il nous paraît cependant plus conforme à l'esprit des conventions d'admettre que l'annuité complémentaire qu'il faut ajouter à celle du produit net, lorsque celle-ci est inférieure aux charges garanties, doit se modeler sur le montant de ces charges, qui varient suivant les années, et être par suite variable.

Mais il arrive que, par suite de l'amortissement des emprunts anciens avant la fin de la concession, l'annuité des charges devient, pour certains exercices, inférieure à celle du produit net; pour ces exercices, l'annuité complémentaire disparaît si l'on admet notre solution et c'est l'annuité du produit net qui doit être payée.

La question que nous discutons s'est posée lors du rachat de la Compagnie de l'Ouest; la solution adoptée n'est

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pas entièrement conforme à celle que nous indiquons. La convention de règlement amiable du 29 octobre 1908 a admis, il est vrai, que le prix du rachat serait constitué par une annuité égale aux charges de la Compagnie et variant, chaque année, suivant la quotité de ces charges, mais sans que l'annuité du produit net reparût pendant les cinq dernières années de concession, pour lesquelles elle aurait été supérieure à l'annuité des charges. On ne saurait d'ailleurs trouver un argument contre la thèse que nous avons exposée dans les clauses d'une convention amiable basée sur des concessions récipoques des deux parties en cause.

§ 5. — *Annuités spéciales de rachat.*

1195. Comme nous l'avons dit, la loi du 23 mars 1874 avait posé en principe que les lignes, dont la concession remontait à moins de quinze ans, devaient être évaluées d'après leur prix réel de premier établissement. Au lendemain du vote de cette loi, des opinions divergentes s'étaient manifestées sur son sens et sa portée. A quelles Compagnies s'appliquait-elle? Quel était le point de départ de ces quinze années? Ce sont ces controverses qui ont été réglées par les conventions de 1883, dans les conditions indiquées plus haut.

La seule question qui n'ait point été tranchée par les conventions de 1883 est celle de la forme du paiement. Mais les travaux préparatoires de la loi de 1874, et notamment le rapport de M. de Montgolfier, indiquent que c'est sous la forme d'une annuité complémentaire que ces divers travaux devront être payés et cette annuité doit être fixe et invariable.

Il est bien évident, d'ailleurs, que le produit net, qui sert de base au rachat des lignes anciennes, ne doit pas comprendre le produit net des lignes de moins de quinze ans, qui sont rachetées d'après leurs dépenses de premier établissement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 6. — *Paiement des objets mobiliers.*

1196. Les explications que nous avons données sur ce point lorsque nous avons examiné la fin des concessions s'appliquent au cas de rachat. Nous ferons simplement remarquer que les objets mobiliers et le matériel roulant sont, en réalité, payés deux fois (1), puisque la dépense correspondante est imputée au compte de premier établissement, et qu'elle se trouve amortie en même temps que les emprunts de la Compagnie. Le paiement des objets mobiliers constitue donc une prime d'éviction (2).

§ 7. — *Règlement des créances.*

1197. En cas de rachat, le règlement des créances réciproques de l'État et de la Compagnie s'effectue dans les mêmes conditions qu'à l'expiration des concessions.

La seule question spéciale à envisager est celle de savoir si l'État peut poursuivre le recouvrement de sa créance jusque sur le montant de l'annuité due par lui à la Compagnie.

Il ne nous paraît pas possible d'admettre cette solution, Les conventions de 1883 ont, en effet, stipulé un minimum contractuel pour cette annuité; dès lors, il existe, comme nous l'avons admis, à raison même de cette garantie, une limitation certaine du droit de poursuite de l'État. La question ne serait discutable qu'en cas de dol de la Compagnie.

---

(1) C'est une question controversée que de savoir si, dans l'évaluation des lignes de moins de quinze ans, rachetées d'après leurs dépenses d'établissement, il faut faire entrer le prix du matériel roulant acquis spécialement pour ces lignes. Si on adopte la négative, la valeur du matériel n'est payée qu'une fois et entre dans l'évaluation générale des objets mobiliers.

(2) Cette prime d'éviction figure sous cette forme dans les cahiers des charges depuis la loi du 26 juillet 1841 (chemin de fer d'Orléans à Bordeaux); dans les contrats antérieurs elle était constituée par une majoration (de 10 à 33 0/0 suivant les cas) de l'annuité de rachat calculée sur la base du produit net.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Indépendamment des versements que la Compagnie reçoit comme prix du rachat, il va sans dire qu'elle continue à recevoir le montant des annuités dues par l'Etat, comme remboursement des avances que celui-ci a reçues, pour l'exécution des lignes de 1883, de la Compagnie, qui ne jouait dans la combinaison que le rôle d'un banquier.

SECTION VIII

EXPROPRIATION DES COMPAGNIES

1198. La question de savoir si l'État peut, par une expropriation, procéder à un rachat des compagnies, sans observer les formes du cahier des charges, nous paraît devoir être solutionnée par la négative. L'Etat, par le cahier des charges, auquel se réfèrent les conventions qui ont été approuvées par une loi, s'est engagé à ne poursuivre le rachat des Compagnies que suivant les règles prévues par les contrats qui le lient aux Compagnies. On ne saurait faire valoir, contre notre manière de voir l'exemple des lois qui ont autorisé le rachat des canaux, puisque les concessions de canaux, contrairement aux concessions de chemins de fer, ne prévoyaient pas les conditions du rachat. Au surplus, la question est toute théorique, car il n'est pas douteux que l'indemnité d'expropriation serait singulièrement plus onéreuse pour l'Etat que le prix du rachat; cette indemnité serait, en outre, payée en capital et avant toute prise de possession du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE XIV

COMPÉTENCE ET PROCÉDURE

SECTION PREMIÈRE

RAPPORTS DE L'ÉTAT AVEC LES COMPAGNIES

§ 1. — *Construction et exploitation technique.*

1199. On a vu précédemment qu'il peut naître, entre l'État et les Compagnies, un double contentieux : contentieux de la légalité, contentieux du contrat (1).

Lorsque le concessionnaire prétend que la mesure qui lui fait grief porte atteinte aux stipulations de la convention ou du cahier des charges, il soulève un débat sur le sens et la portée du contrat, et c'est le conseil de préfecture qui est compétent pour en connaître, en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII (2).

1200. Tel est le cas, par exemple, pour les litiges concernant les frais de surveillance des travaux et de l'exploitation, imposés à la Compagnie par le cahier des charges (3), — pour les contestations relatives aux droits respectifs de l'État et des Compagnies sur le prix de vente des par-

---

(1) V. *supra*, n° 651 et suiv.

(2) Art. 4 : « Le conseil de préfecture prononcera... sur les difficultés qui pourraient s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et l'Administration, concernant le sens ou l'exécution des clauses de leurs marchés. »

(3) C. d'Et. cont. 3 septembre 1844, Chemin de fer du Gard; 17 mai 1850, Chemin de fer de Paris à Saint-Germain; 8 février 1855, Chemin de fer du Gard.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

celles déclassées (1), — pour les réclamations dirigées contre une décision prescrivant le changement du nom d'une station (2), ou contre un arrêté réglant le transport de certaines substances dangereuses (3), — pour les demandes tendant à l'allocation d'une indemnité en réparation du préjudice causé à la Compagnie par l'exercice du pouvoir réglementaire (4).

1201. La compétence du conseil de préfecture *ratione materiæ* tient à l'ordre des juridictions et à la séparation des pouvoirs. Il ne peut donc y être dérogé par une disposition contractuelle (5).

Il n'en est pas de même pour la compétence *ratione loci*. On sait que la juridiction de chaque conseil de préfecture est normalement limitée aux faits accomplis sur le territoire du département correspondant. Mais cette règle n'est pas d'ordre public. Les cahiers des charges déterminent d'avance le conseil de préfecture devant lequel devra être porté le contentieux de la concession (6).

1202. La loi du 3 décembre 1908, relative au raccordement des voies ferrées avec les voies d'eau, a apporté une exception au principe posé par la loi de pluviôse. Elle attri-

---

(1) C. d'Ét. cont. 26 janvier 1871, P.-L.-M.; 16 mai 1872, C^ie de l'Est; Cass. 24 août 1870, S. 71.1.160.

(2) C. d'Ét. cont, 11 mars, 1898, ministre des Travaux publics.

(3) C. d'Ét. cont, 20 décembre 1895, C^ie d'Orléans et autres, 2^e esp.

(4) V. *supra*, n° 651 et suiv.

(5) La mise en faillite de l'entrepreneur ne saurait, à défaut d'un texte formel, modifier cette règle de compétence; par suite, l'autorité udiciaire est incompétente pour connaître de la demande du syndic de la faillite d'un entrepreneur de travaux publics tendant à faire prononcer, par application des articles 446 et 447 du Code de commerce, la nullité d'une convention intervenue entre cet entrepreneur et l'État pour régler la situation des parties relativement à leur marché (Cass. 15 juin 1887, D. 89.1.144).

(6) Les cahiers des charges des grandes Compagnies et ceux des Compagnies secondaires des chemins de fer du Sud de la France, des chemins de fer économiques et des chemins de fer départementaux stipulent que les difficultés qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'État au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bue, en effet, compétence au Conseil d'État en premier et dernier ressort pour statuer sur les demandes d'indemnité présentées par les Compagnies à raison de l'application de ses dispositions.

1203. En l'absence de tout litige, une Compagnie n'est pas recevable à demander au conseil de préfecture l'interprétation d'une clause du cahier des charges (1).

1204. Si le concessionnaire ne se plaint pas d'une atteinte portée au contrat mais poursuit l'annulation d'un acte de l'autorité administrative, par un motif tiré de l'incompétence, de l'inobservation des formes, de la violation de la loi ou du détournement de pouvoir, c'est devant le Conseil d'État qu'il doit directement former son recours, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872 (2).

§ 2. — *Exploitation commerciale et dispositions relatives à divers services publics.*

1205. Les actes par lesquels le ministre approuve ou refuse d'approuver les tarifs de chemins de fer sont-ils susceptibles d'un recours contentieux?

Il est indubitable que la décision du ministre ne saurait faire l'objet d'un recours de plein contentieux; par contre, elle peut être déférée au Conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoir, soit par les Compagnies, soit même par tout intéressé (3).

1206. Les contestations qui peuvent naître entre l'État et les Compagnies, lorsque ces dernières exécutent pour le compte de l'État certains transports, peuvent donner lieu à une triple compétence.

---

(1) C. d'Ét. cont. 7 juin 1889, P.-L.-M.; 10 décembre 1897, Santerre de Boves.

(2) V. *supra*, n° 647 et suiv.

(3) C. d'Ét. cont. 28 mai 1909, Bruzzo.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En principe, la jurisprudence admet que la loi du 28 pluviôse an VIII donne compétence au conseil de préfecture pour les litiges qui s'élèvent à l'occasion des transports effectués par les Compagnies en exécution des clauses de leur cahier des charges.

Mais ce principe comporte une double dérogation :

1° Lorsque l'Administration passe avec les Compagnies un marché spécial, en vue d'un transport déterminé, les litiges qui peuvent naître ne concernent plus l'application d'une clause du cahier des charges mais l'exécution d'un marché de fournitures; dès lors, c'est au Conseil d'État, juge du contentieux des marchés de fourniture, qu'il appartient d'en connaître en premier et dernier ressort;

2° Lorsque l'Administration use des voies ferrées concédées comme un particulier, c'est-à-dire n'invoque à l'encontre de la Compagnie ni une clause du cahier des charges ni un marché spécial, les tribunaux judiciaires sont seuls compétents conformément au droit commun.

§ 3. — *Conditions financières des concessions.*

1207. Les principes généraux auraient conduit à donner compétence au conseil de préfecture pour connaître des contestations qui peuvent surgir entre l'État et les Compagnies, à raison de l'exécution des stipulations financières contenues dans l'acte de concession. La compétence du conseil de préfecture est, en effet, générale et on ne saurait détacher du contrat de concession les clauses relatives à la garantie d'intérêt ou à des subventions qui font corps avec le marché de travaux publics et qui fixent les conditions de son exécution (1).

1208. Néanmoins, cette règle générale subit une dérogation importante dans la matière qui nous occupe. C'est le Conseil d'État qui est compétent pour connaître des litiges soulevés par le règlement des comptes de garantie

(1) Trib. des Confl., 16 décembre 1876, Ville de Lyon c. Cie du gaz de la Guillotière.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ou de partage des bénéfices, en vue de l'application des conventions financières passées entre l'État et les grandes Compagnies.

Cette attribution de compétence résulte des règlements prévus par les conventions de 1859, approuvées par la loi du 11 juin 1859, et visées à nouveau dans les conventions de 1883, qui ont été, elles-mêmes, approuvées par des lois; cette dérogation aux règles de compétence *ratione materiæ*, qui n'aurait pu résulter d'un texte contractuel, a donc été approuvée par le législateur lui-même (1).

Mais il convient de remarquer que la jurisprudence a toujours interprété restrictivement cette dérogation au principe et que le conseil de préfecture reste compétent pour connaître des difficultés relatives aux stipulations financières étrangères à la garantie d'intérêt et au partage des bénéfices, par exemple pour celles qui sont relatives aux subventions et au rachat (2).

1209. Les mêmes principes s'appliquent, en ce qui touche les mesures prises par le ministre au cours de la concession, telles que la mise sous séquestre ou la déchéance du concessionnaire; toutes les contestations qui peuvent naître entre le concessionnaire et la puissance concédante à l'occasion de ces mesures sont de la compétence du conseil de préfecture et le contentieux auquel elles peuvent donner lieu constitue un contentieux de pleine juridiction.

Est-ce à dire cependant que les pouvoirs du juge administratif sont en cette matière illimités et le conseil de préfecture peut-il, outre l'allocation de dommages-intérêts, prononcer l'annulation des mesures prises contre le concessionnaire?

Cette question, après avoir été très discutée par la

---

(1) C. d'Ét. 24 novembre 1905, P.-L.-M.; 5 août 1908, P. L.-M.

(2) C. d'Ét. 18 décembre 1903, P.-L.-M.; 8 février 1895, P.-L.-M.; 22 janvier 1892, P.-L.-M.; 23 mai 1890, P.-L.-M.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

doctrine (1), a été tranchée par la jurisprudence dans le sens affirmatif par plusieurs décisions implicites, confirmées explicitement depuis quinze ans par différents arrêts (2).

§ 4. — *Impôts.*

1210. Les Compagnies peuvent, à l'occasion des impôts qu'elles doivent acquitter, présenter des demandes en décharge ou réduction, suivant les règles générales applicables à ces demandes, telles qu'elles résultent des lois du 21 avril 1832 et du 13 juillet 1903, et de la loi du 21 juillet 1887.

La seule question qui se pose spécialement pour les Compagnies de chemins de fer est celle de savoir qui a qualité pour présenter en leur nom une réclamation. En principe, les sociétés anonymes sont représentées par leurs directeurs ou leurs administrateurs en exercice; mais il a été admis que le chef du contentieux d'une Compagnie de chemins de fer, qui a reçu du directeur de la Compagnie, autorisé par le conseil d'administration, une procuration lui donnant pouvoir de poursuivre tous litiges en matière de contributions et devant toutes juridictions, n'est pas un mandataire *ad litem*, mais un délégué de la Compagnie, et qu'il est dispensé, comme tel, de fournir, pour chaque réclamation, le mandat spécial prévu par la loi du 13 juillet 1903 (3).

---

(1) Dans le sens de l'affirmative Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, t. II, p. 132. Dans le sens de la négative Picard, *Traité des chemins de fer*, t. II, p. 638.

(2) Décisions implicites C. d'Ét. cont. 11 juin 1886, C^ie^ nationale des canaux agricoles; 22 février 1889, Saint-Germier; décision explicite Deshayes c. Ville de Lorient, 6 avril 1895. V. *supra*, n° 1176.

(3) C. d'Ét. cont. 11 novembre 1908, C^ie^ d'Orléans.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION II

RAPPORTS DE L'ÉTAT OU DES ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER AVEC LE PUBLIC

§ 1. — *Construction et exploitation technique.*

1211. C'est l'autorité judiciaire qui est compétente pour prononcer l'expropriation des propriétés privées et pour régler les indemnités dues de ce chef aux ayants droit. Il ne rentre pas dans le cadre de cette étude d'exposer la procédure suivie devant le tribunal civil et devant le jury, procédure qui n'offre rien de spécial à la matière des chemins de fer. Nous rappellerons seulement que les diverses opérations qu'elle comporte sont accomplies à la diligence de la Compagnie, si la construction du chemin est confiée à un concessionnaire.

En dehors de la procédure de l'expropriation, prévue par la loi du 3 mai 1841, la compétence de l'autorité judiciaire s'étend à tous les cas où il y a emprise de l'Administration ou de son représentant sur la propriété privée, soit en surface (1), soit en souterrain (2).

Il faut toutefois réserver le cas où l'occupation temporaire d'un terrain a été régulièrement autorisée par arrêté préfectoral, conformément à la loi du 29 décembre 1892. L'indemnité est alors réglée, à défaut d'accord amiable, par le conseil de préfecture, sauf appel au Conseil d'État (3).

1212. A la différence des faits de dépossession, les dommages, même permanents, causés par l'exécution des

---

(1) C. d'Ét. cont. 11 février 1876, Cie du Nord; 7 février 1890, Tourreix.

(2) Trib. des confl. 13 février 1875, Badin; C. d'Ét. cont. 15 juillet 1898, Beilon; 29 décembre 1911, Casanova.

(3) L. 29 décembre 1892, art. 1er et 10.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

travaux publics ne relèvent pas des tribunaux judiciaires. Ils rentrent dans la compétence des conseils de préfecture (1).

La distinction entre la dépossession et le dommage est parfois assez délicate.

La jurisprudence considère aujourd'hui comme de simples dommages l'interdiction d'exploiter une mine située en deçà d'une certaine distance de la voie ferrée (2), et l'incorporation de parcelles dépendant du domaine public communal ou départemental dans le domaine du chemin de fer (3). Le déplacement d'un chemin vicinal pour l'établissement de la voie n'est pas davantage assimilé à une dépossession (4).

1213. La compétence du conseil de préfecture s'applique tant aux dommages causés par l'exécution même des travaux qu'à ceux qui résultent de l'existence de l'ouvrage construit (5).

Elle s'étend aux travaux d'entretien comme aux travaux neufs (6).

Elle comprend également les dommages provenant du défaut d'entretien de l'ouvrage public (7).

1214. Tous les travaux exécutés en vue d'assurer un service public de transports par voie ferrée constituent

---

(1) L. 28 pluviôse an VIII, art. 4 : « Le conseil de préfecture prononcera... sur les réclamations des particuliers qui se plaindraient des torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs et non du fait de l'Administration. » C'est par suite d'une erreur de rédaction que ces derniers mots ont été introduits dans le texte de la loi; aussi la jurisprudence a promptement cessé d'en tenir compte et elle a indistinctement soumis à la juridiction du conseil de préfecture les dommages provenant des décisions de l'Administration aussi bien que du fait personnel de l'entrepreneur. V. Laferrière *Traité de la juridiction administrative*, 2e éd. t. II, p. 159.

(2) Trib. des confl. 7 avril 1884, Coste, Clavel et Cie.

(3) C. d'Ét. cont. 16 juillet 1909, Ville de Paris. V. *supra*, n° 72.

(4) Cass. 10 juillet 1895, S. 96.1.45.

(5) Trib. des confl. 29 mars 1850, Thomassin; 30 avril 1850, Mallez; 24 juillet 1851, Pamard.

(6) Trib. des confl. 16 janvier 1875, Cie P.-L.-M.; 30 mars 1878, Gagneux; 22 avril 1882, Martin.

(7) Trib. des confl. 11 juillet 1891, Lagrave; Cass. 7 novembre 1900, S. 1903.1.22.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des travaux publics. Tels sont, par exemple, la construction d'un barrage sur une rivière pour amener dans une gare l'eau nécessaire à l'alimentation des machines (1); le curage d'un réservoir établi pour l'alimentation des locomotives (2).

Mais les Compagnies ne peuvent, comme subrogées à l'État, invoquer la compétence administrative que pour les litiges auxquels donnent lieu les travaux prévus par leur acte de concession ou qui ont été spécialement autorisés par un acte ultérieur de l'Administration. Les travaux exécutés par une Compagnie, en dehors du périmètre du chemin et en l'absence de tout acte administratif qui leur imprime le caractère de travaux publics, restent soumis à la juridiction des tribunaux civils (3).

1215. A l'inverse des dommages causés par le travail public, ceux qui résultent de faits d'exploitation rentrent dans la compétence de l'autorité judiciaire. Tels sont, par exemple, les incendies allumés par les flammèches des locomotives (4).

Pour distinguer ces deux catégories de dommages, il ne faut pas se borner à envisager le chemin de fer et ses dépendances à l'état inerte. La voie ferrée est essentiellement destinée à la circulation des trains. Par suite, les dommages provenant du fonctionnement du service ressortiront au conseil de préfecture, s'ils sont une conséquence nécessaire de l'établissement du chemin de fer et des conditions dans lesquelles il a été construit.

Cette solution a notamment été admise pour les dommages causés par les trépidations (5) et par le bruit (6) résultant du passage des trains. La compétence du conseil

---

(1) Trib. des confl. 13 mars 1875, Cottin.
(2) Trib. des confl. 30 mars 1878, Gagneux.
(3) Trib. des confl. 1er mars 1873, Deyroles; — Cass. 1er août 1860, S. 60.1.853; 4 juillet 1866, S. 67.1.82.
(4) Cass. 20 novembre 1886, D. 66.1.439.
(5) C. d'Ét. cont. 16 mai 1879, Cie P.-L.-M.; 8 décembre 1899, Stractmann.
(6) C. d'Ét. cont. 8 décembre 1899, Stractmann.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de préfecture a même prévalu pour les dommages causés par la fumée des locomotives, dans des cas où ils étaient aggravés par la disposition des lieux (1).

1216. La jurisprudence de l'autorité judiciaire est d'ailleurs loin d'être d'accord sur tous les points avec celle de la juridiction administrative en cette matière. Leur divergence se manifeste, en particulier, lorsque le dommage provenant du travail ou de l'ouvrage public se complique d'une faute du concessionnaire ou de ses agents. Le Tribunal des conflits et le Conseil d'État considèrent que cette circonstance ne fait pas obstacle à la compétence du conseil de préfecture; alors même que l'Administration fait un mauvais usage de l'ouvrage public, c'est toujours en définitive cet ouvrage qui est la source du dommage (2). La Cour de cassation estime, au contraire, que l'on se trouve alors en présence d'une action en réparation pour faute, de la compétence de l'autorité judiciaire (3). Elle admet d'ailleurs que, si le fait de construction et le fait d'exploitation peuvent être appréciés distinctement, chaque ordre de juridiction conserve sa compétence propre (4).

L'autorité judiciaire, saisie d'une demande de dommages-intérêts, est compétente pour interpréter les règlements généraux sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer (5).

1217. *Ratione personæ*, le tribunal compétent pour connaître de la demande de dommages-intérêts est, au

---

(1) C. d'Ét. cont. 16 mai 1879, Cie P.-L.-M.; Trib. des confl. 28 juillet 1894, Stractmann. V. également pour les poussières provenant des manutentions effectuées dans un dépôt de charbon : Trib. des confl. 16 janvier 1875, Colin.

(2) Trib. des confl. 11 juillet 1891, Lagrave; 18 novembre 1893, Bérard; 30 juin 1894, Losser; 8 décembre 1894, Poirier; — C. d'Et. cont. 8 décembre 1893, Cie générale franç. de tramways; 27 juin 1902, *id.*; 27 mai 1898, Blot et autres.

(3) Cass. 31 octobre 1898, S. 99.1.414; 15 juillet 1903, S. 05.1.97, la note et les renvois; Rouen, 3 décembre 1898, S. 99.2.197; Rouen, même date, S. 1900.2.57.

(4) Cass. 25 novembre 1902, S. 03.1.529; 27 mars 1906, S. 07.1.157.

(5) Trib. des confl. 5 mai 1900, di Giovanni.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

choix du demandeur, celui du siège social de la Compagnie, ou celui de la gare succursale à laquelle se rattache le fait dommageable.

On verra dans le paragraphe suivant quels sont les caractères que doit présenter une gare pour être qualifiée de succursale.

La compétence du tribunal de la gare succursale s'étend aux faits qui se sont produits dans le périmètre où les agents de cette gare ont une surveillance à exercer (1), mais non aux faits survenus en dehors de ce périmètre (2). Il importe peu, à ce point de vue, que le contrat de transport se soit formé dans une gare de l'arrondissement de la gare succursale, dès lors que l'action se fonde non sur l'inexécution du contrat de transport mais sur un quasi-délit imputé à la Compagnie ou à ses agents, c'est-à-dire sur un fait étranger aux opérations de la gare succursale (3). Il appartient aux juges du fond d'apprécier souverainement si les opérations qui ont donné lieu au litige concernent la succursale (4).

1218. L'Administration des chemins de fer de l'État, en tant que préposée à l'exploitation du réseau, fait œuvre industrielle et commerciale. Elle est par suite, comme les Compagnies concessionnaires, responsable devant la juridiction de droit commun dans les termes des articles 1382 et 1384 du Code civil (5).

§ 2. — *Exploitation commerciale.*

Nous examinerons successivement les règles de compétence et de procédure relatives aux litiges que soulève

---

(1) Rouen, 9 avril 1898, S. 99.2.257 ; Orléans, 16 mars 1899, S. *ibid.*

(2) Pau, 2 juillet 1894, S. 94.2.265; Caen, 4 novembre 1897, S. 99.2.257; Agen, 29 juin 1898, S. *ibid.*

(3) Pau, 26 novembre 1900 (2 arrêts), S. 1901.2.15.

(4) Cass. 30 juin 1891, S. 91.1.479.

(5) Trib. des confl. 22 juin 1889, Vergnioux (motifs); — Cass. 18 novembre 1895, S. 98.1.385 (motifs); 8 février 1901, D. 01.1.425.; — Bordeaux, 13 juin 1904, S. 05.2.48.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'exécution du contrat de transport pour les voyageurs et les marchandises. Mais il importe de dégager tout d'abord les principes généraux applicables aux deux catégories de transports.

1219. Les règles applicables à la matière sont les mêmes pour le réseau d'État que pour les réseaux exploités par les Compagnies.

1220. Aux termes des articles 631 et 632 du Code de commerce, d'une part, tout transport par terre ou par eau est réputé acte de commerce, et, d'autre part, toute contestation entre commerçants est de la compétence du tribunal de commerce. Il en résulte qu'en principe les contestations entre les Compagnies et un commerçant, à raison d'actes accomplis à l'occasion de son commerce, sont de la compétence des tribunaux de commerce.

D'autre part, si la Compagnie est défenderesse, elle peut toujours être actionnée devant la juridiction consulaire, mais elle pourra être assignée devant les tribunaux civils, au cas où le demandeur ne serait point commerçant.

Inversement, au cas où la Compagnie est demanderesse, elle ne peut assigner son adversaire devant les tribunaux de commerce qu'au cas où celui-ci est lui-même commerçant et où le contrat de transport a été conclu à l'occasion de son commerce; dans tous les autres cas, elle doit porter son action devant les tribunaux civils.

1221. Les Compagnies de chemins de fer possèdent, en dehors de leur siège social, des gares d'une importance parfois considérable. Ne peuvent-elles être assignées que devant le tribunal du siège social, ou peuvent-elle être également actionnées devant les tribunaux de leurs gares, considérées comme des succursales de leur principal établissement?

A l'origine, certains arrêts (1), par application de la règle *actor sequitur forum rei*, avaient décidé que les Com-

(1) Voir notamment Cass. 4 mars 1845.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnies ne pouvaient être assignées que devant le tribunal de leur siège social.

Cette jurisprudence avait pour conséquence de renvoyer tous les procès qui s'élèvent, en la matière, entre le public et les Compagnies au seul tribunal de la Seine, et mettait ce dernier dans l'impossibilité de les juger avec une célérité suffisante. Abandonnant l'ancienne jurisprudence, la Cour de cassation jugea, en 1857, que la Compagnie du Midi pouvait être assignée, bien qu'ayant son siège social à Paris, devant le tribunal de Bordeaux (1).

1222. La jurisprudence ne s'est pas bornée à poser le principe de la compétence du juge de la succursale; elle a précisé les caractères de la gare succursale. Elle a décidé que, seules, peuvent prétendre à ce titre les stations où s'effectuent des opérations importantes, qui sont pourvues d'un personnel considérable, en un mot, celles qui constituent un véritable centre d'affaires (2).

C'est par application de ces principes que la Cour de Bordeaux a décidé (3) qu'une gare constitue une succursale attributive de compétence, lorsque, tête de ligne de deux voies ferrées, elle est la plus considérable, après la station du point de départ, de la ligne sur laquelle elle se trouve et lorsqu'elle possède un inspecteur et un contrôleur dont la surveillance s'étend à la ligne sur le parcours de laquelle a été commis le quasi-délit dont la réparation est poursuivie contre la Compagnie.

Mais il reste bien certain qu'une Compagnie ne peut être assignée devant le juge d'une de ses succursales que s'il s'agit d'affaires traitées par cette succursale ou si le fait générateur de responsabilité s'est produit dans le périmètre à l'intérieur duquel les agents de cette succursale exercent leur surveillance.

---

(1) Cass. 4 mars 1857.

(2) Cass. 30 juin 1858; Bordeaux, 28 août 1867; Aix, 21 août 1872; Orléans, 20 novembre 1868.

(3) Bordeaux, 31 juillet 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1223. *Voyageurs et bagages.* — La responsabilité des Compagnies peut être engagée, soit en cas de retard, soit en cas d'accident. A chacun de ces deux points de vue il faut déterminer la compétence *ratione materiæ* et la compétence *ratione loci.*

Compétence « ratione materiæ » :

a) Si le réclamant est commerçant, le tribunal de commerce est seul compétent;

b) Si le réclamant n'est pas commerçant, il peut opter entre la juridiction consulaire et la juridiction civile.

Dans ce dernier cas, le droit de statuer appartient tantôt au juge de paix tantôt au tribunal civil suivant les distinctions établies par la loi du 25 mai 1838 modifiée par celle du 12 juillet 1905. Aux termes de l'article 2 de cette dernière loi « les juges de paix prononcent sans appel jusqu'à la valeur de 300 francs et, à charge d'appel, jusqu'au taux de la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance (c'est-à-dire jusqu'à 1,500 fr.) sur les contestations... 2° entre les voyageurs et les entrepreneurs de transports, par terre et par eau, les voituriers ou bateliers, pour retards, frais de route et perte ou avarie d'effets accompagnant les voyageurs ». Bien que la doctrine paraisse en sens inverse et que la jurisprudence ne soit pas encore fixée, nous estimons qu'en raison même de sa rédaction, cet article vise tous les litiges relatifs au transport des voyageurs et des bagages, et non pas seulement ceux qui s'appliquent au retard, à la perte ou à l'avarie d'effets accompagnant les voyageurs (1). L'article 8 de la même loi prévoit qu'en cas de plusieurs demandes formulées par la même partie, la compétence de premier et de dernier ressort s'établit par le chiffre total des demandes. En cas de demande formée par plusieurs demandeurs, en vertu d'un titre commun, d'un bulletin de bagages unique, par exemple,

(1) V. Dalloz, *Nouveau code de Procédure civile*, p. 16, n° 27

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la compétence s'établit par le chiffre de la part de chaque intéressé.

Compétence « ratione loci ». — En ce qui concerne la compétence *ratione loci*, il convient de combiner les article 59 du Code de procédure civile et 42 du Code de commerce. Le demandeur peut porter sa demande, soit devant le juge de la gare de départ, soit devant le juge de la gare d'arrivée, si l'une et l'autre de ces gares constituent « des gares succursales ».

1224. *En cas d'accident*, s'il y a eu délit, il faut signaler certaines dérogations aux principes ci-dessus rappelés :

a) L'action civile en dommages-intérêts peut être portée, accessoirement à l'action publique, devant le tribunal correctionnel;

b) Le juge compétent, *ratione loci*, n'est plus le juge de la gare de départ ou de la gare d'arrivée, mais le juge de la gare succursale dans le rayon de laquelle a eu lieu l'accident;

c) Enfin, la prescription des actions est modifiée, l'action civile se prescrivant par le même laps de temps que l'action publique, c'est-à-dire par trois ans, en cas de délit.

1225. *Marchandises.* — Que les marchandises aient été expédiées en grande ou en petite vitesse, les principes de compétence sont identiques. La compétence *ratione materiæ* est, soit celle du tribunal de commerce, soit celle du tribunal civil ou du juge de paix, le juge de paix étant compétent par application de l'article 1er de la loi du 12 juillet 1905 sans appel jusqu'à 300 francs et à charge d'appel jusqu'à 600 fr.

La compétence *ratione loci* est déterminée d'après les règles énoncées ci-dessus.

1226. *Transports internationaux.* — Pour les transports régis par la convention de Berne, les règles de compétence sont fixées par l'article 27 aux termes duquel :

§ 3. — L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf recours des chemins de fer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

entre eux, être intentée que contre la première Administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'Administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites Administrations.

§ 4. — L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'État où l'Administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet État.

1227. *Colis postaux.* — Les règles relatives à la compétence en matière de colis postaux ont été posées par la loi du 12 juillet 1905. Antérieurement, les expéditions faites par colis postal, étaient considérées comme des expéditions postales soumises, comme telles, à toutes les règles applicables aux transports effectués par l'Administration des postes. Il en résultait qu'en cas de contestation la juridiction administrative était seule compétente, les difficultés en cette matière devant être soumises au ministre sauf recours au Conseil d'État.

La loi du 12 juillet 1905 a apporté une dérogation aux principes généraux en disposant par son article 6, paragraphe 5 :

« Les juges de paix connaissent, sans appel, jusqu'à la valeur de 300 francs et, à charge d'appel, à quelque valeur que la demande puisse s'élever... 5° des contestations entre les Compagnies ou Administrations de chemins de fer ou tous autres transporteurs et les expéditeurs ou les destinataires, relatives à l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie, au détournement d'un colis postal. »

Il résulte de ce texte :

1° Que les juges de paix sont compétents *ratione materiæ;*

2° Que les Compagnies de chemins de fer peuvent être directement assignées devant eux, sans qu'il soit besoin de mettre en cause le ministre des Postes et Télégraphes, représentant l'État, auquel lesdites Compagnies sont directement substituées. Mais l'article 7 restreint cette

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

compétence aux litiges nés à l'occasion de colis postaux du service intérieur, c'est-à-dire de colis circulant en France ou échangés entre la France continentale, la Corse, la Tunisie et l'Algérie. Il en résulte, que, pour les colis postaux internationaux, c'est le ministre, sauf recours au Conseil d'État, qui est resté compétent.

Quant à la compétence *ratione loci* elle est ainsi déterminée par l'article 7 :

« La demande pourra être portée, soit devant le juge de paix du domicile de l'expéditeur, soit devant le juge de paix du domicile du destinataire, au choix de la partie la plus diligente. »

C'est une dérogation à la règle *actor sequitur forum rei*, puisque, au cas ou la Compagnie est défenderesse, le juge compétent est celui du domicile du demandeur : expéditeur ou destinataire.

Ces dispositions relatives aux compétences juridictionnelles sont d'ordre public et il ne saurait y être dérogé; des c'est ainsi que les Compagnies, lorsqu'elles plaident contre des commerçants, ne sauraient porter ces contestations devant les tribunaux consulaires (1).

Il semble cependant que la jurisprudence ait cherché à limiter l'application de ces règles; il a été décidé, en effet, qu'elles cessent d'être applicables lorsque le colis postal, refusé par le destinataire, a été retourné à l'expéditeur dans les conditions ordinaires d'un colis de grande vitesse ; les contestations nées à l'occasion de cette réexpédition ne sont plus de la compétence du juge de paix (2).

1228. *Procédure. — Modes de preuves.* — Le droit d'actionner les Compagnies appartient aux expéditeurs, en vertu du contrat passé avec la Compagnie prise soit en qualité de transporteur unique soit en qualité de voiturier et de commissionnaire, aux destinataires pour le compte desquels les expéditeurs ont stipulé, enfin à leurs concessionnaires ou mandataires.

---

(1) Amiens, 16 mai 1908.
(2) Rennes, 12 janvier 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La jurisprudence admet cependant qu'après la livraison effectuée, le destinataire est seul recevable à intenter l'action (1).

Les règles relatives à la procédure des actions sont celles du droit commun; il y a lieu, cependant, de signaler une particularité relative à l'appel. Lorsque le chiffre de la contestation est fixé dans l'assignation, c'est le taux même de la demande qui indique si le jugement est susceptible ou non d'appel; mais, lorsque l'assignation ne contient aucun chiffre, par exemple lorsqu'il s'agit d'une demande formée par une Compagnie, tendant à l'enlèvement des marchandises, la jurisprudence admet que la décision est toujours en premier ressort et peut être frappée d'appel (2).

Rappelons enfin qu'en ce qui concerne les modes de preuve, les contestations nées entre les Compagnies et les usagers étant commerciales, au moins par la qualité de commerçant de l'une des parties, la preuve testimoniale est toujours admise et qu'elle peut même résulter de présomptions graves, précises et concordantes.

Les moyens d'instruction sont : l'enquête, la visite des lieux, la communication des livres de commerce, enfin et surtout, l'expertise telle qu'elle est réglée par l'article 106 du Code de commerce.

§ 3. — *Police.*

1229. Les contraventions de grande voirie sont jugées par le conseil de préfecture du département où elles ont été commises (3).

C'est au préfet seul qu'il appartient de notifier le procès-verbal au contrevenant et de citer celui-ci devant le conseil de préfecture. Les ingénieurs n'ont point qualité à cet effet (4).

---

(1) Trib. de commerce de la Seine 8 mai 1908; Trib. de Saint-Pons 13 mai 1908. *Le Droit* du 4 juin 1908.

(2) Limoges, 19 janvier 1895; Bordeaux, 3 novembre 1897; Cass. 20 janvier 1908.

(3) L. 29 floréal an X.

(4) C. d'Ét. cont. 1er juin 1900, Riant; 13 décembre 1901, Maury.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les Compagnies n'ont pas le droit de saisir le conseil de préfecture (1).

Elles ne sont pas en cause dans l'instance engagée par l'autorité publique et par suite ne peuvent être condamnées aux dépens, dans le cas où le prévenu est renvoyé des fins du procès-verbal (2).

Le Conseil d'État les reconnaît toutefois recevables à intervenir devant lui pour appuyer les conclusions du ministre tendant à la réparation des dégradations causées au chemin de fer (3).

1230. Les infractions à la police de l'exploitation sont poursuivies devant les tribunaux répressifs de l'ordre judiciaire : cour d'assises pour les crimes, tribunal de police correctionnelle pour les délits et pour les contraventions prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, tribunal de simple police pour les contraventions aux règlements non sanctionnés par ledit article (4).

Il appartient aux tribunaux judiciaires non seulement d'interpréter les termes, mais encore de vérifier la légalité des textes qu'ils ont à appliquer en matière pénale (5).

---

(1) C. d'Ét. cont. 12 janvier 1850, Chemin de fer de Rouen au Havre; 12 mai 1853, Chauvin; 18 août 1862, Duval; 14 mars 1863, chemin de fer de Ceinture; 7 août 1874, Duluat.

(2) C. d'Ét. cont. 15 mai 1862, Dudouet; 24 décembre 1863, Boyer; 24 décembre 1872, min. des Trav. publ.; 17 novembre 1876, *ibid.* — Le ministre n'a d'ailleurs pas qualité pour demander, dans l'intérêt d'une Compagnie, l'annulation de la disposition d'un arrêté de conseil de préfecture mettant les frais du procès-verbal à la charge de la Compagnie. (C. d'Ét. cont. 22 mai 1885, min. des Trav. publ.)

(3) C. d'Ét. cont. 7 août 1874, Duluat; 5 février 1875, Pinguet; 7 avril 1876, min. des Trav. publ. — L'intervention de la Compagnie n'est pas recevable si le recours du ministre ne contient pas de conclusions à fin de réparation du dommage. (C. d'Ét. cont. 8 janvier 1886, min. des Trav. publ.)

(4) Pour le départ des compétences en matière de police sanitaire des animaux, V. circ. 13 avril 1903.

(5) Il en est ainsi notamment en ce qui concerne les arrêtés préfectoraux relatifs à la police des chemins de fer, et les règlements et ordres de service institués pour l'exécution de ces arrêtés par les commissaires de surveillance administrative. (Cass. 24 juin 1890, S. 91.1.540.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION III

RAPPORTS DE L'ÉTAT OU DES ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER AVEC LEURS ENTREPRENEURS ET FOURNISSEURS

1231. Les marchés passés par le ministre des Travaux publics pour la construction des lignes concédées sont soumis aux règles ordinaires des marchés de l'État. Les litiges entre l'État et ses entrepreneurs ressortissent au conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État (1); les litiges entre l'État et ses fournisseurs sont jugés par le Conseil d'État en premier et dernier ressort (2).

1232. Les tribunaux judiciaires sont au contraire seuls compétents pour connaître des contestations qui s'élèvent entre les compagnies et leurs entrepreneurs, leurs sous-traitants ou leurs fournisseurs (3). Les procès de cette nature, étant engagés entre commerçants, sont du ressort des tribunaux de commerce (4).

1233. En ce qui concerne les chemins de fer de l'État, il y a lieu de distinguer les marchés de travaux et les marchés de fournitures.

Les premiers sont de la compétence des conseils de préfecture (5). Les termes de la loi du 28 pluviôse an VIII visent en effet, dans leur généralité, toutes les Administrations publiques.

Au point de vue des marchés de fournitures, au contraire, l'Administration des chemins de fer de l'État, investie d'une personnalité propre, est assimilée aux Com-

---

(1) L. 28 pluviôse an VIII, art. 4.
(2) D. 11 juin 1806, art. 14.
(3) Cass. 10 juin 1872, D. 72.1.263; C. d'Ét. cont. 5 décembre 1873, Martin; Trib. des confl. 23 novembre 1878, Siblin.
(4) Code de commerce, art. 631.
(5) Trib. des confl. 22 juin 1889, Vergnioux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnies concessionnaires et soumise comme elles à la juridiction des tribunaux de commerce (1).

1234. Nous rappelons que l'article 22 du projet de loi du 30 juin 1909 sur le régime financier et l'organisation administrative des chemins de fer de l'État prévoit l'assimilation complète du réseau d'État et des Compagnies concessionnaires au point de vue de la compétence entre le chemin de fer et les tiers. Si cet article est adopté, les litiges soulevés à propos des marchés de travaux du réseau d'État seront soumis à la juridiction des tribunaux judiciaires.

SECTION IV

RAPPORTS DES ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER AVEC LEURS AGENTS

1235. Les rapports entre les Compagnies et leurs agents relèvent exclusivement de l'autorité judiciaire (2).

1236. Les différends relatifs au contrat de louage d'ouvrage des ouvriers et apprentis sont soumis à la juridiction des conseils de prud'hommes. Il en est de même pour les employés, lorsque le chiffre de la demande n'excède pas 1,000 francs (3).

On sait que les conseils de prud'hommes sont institués par des décrets rendus en la forme de règlements d'administration publique, qui déterminent leur ressort et le nombre des catégories dans lesquelles sont répartis les commerces et les industries soumis à leur juridiction (4).

---

(1) Cass. 8 juillet 1889, S. 90.1.473; 18 novembre 1895, S. 98.1.385 (motifs); — C. d'Ét. cont. 20 janvier 1905, Paternoster.

(2) La circonstance qu'une partie des travaux aurait été effectuée en régie, sous la surveillance d'un agent de l'Administration, en vertu d'une clause du cahier des charges, n'est pas de nature à donner compétence à la juridiction administrative sur les questions relatives au salaire des ouvriers d'un entrepreneur de travaux publics : Trib. des confl. 28 mars 1908, Périchon.

(3) L. 27 mars 1907, art. 1er et 32.

(4) Même loi, art. 2 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

A défaut de conseil de prud'hommes, les contestations entre les Compagnies et leurs ouvriers doivent être portées devant le juge de paix (1); celles qui s'élèvent entre les Compagnies et leurs employés, devant la juridiction consulaire ou la juridiction civile, suivant les distinctions ordinaires (2). La loi du 27 mars 1907, qui a étendu la juridiction des prud'hommes, n'a pas dérogé à la compétence des juges de paix et des tribunaux de commerce dans le cas où il n'existe pas de conseil de prud'hommes et dans celui où le conseil institué ne comprend pas de section commerciale ou de section afférente aux industries de transport (3).

1237. Les agents qui ne sont ni des ouvriers ni des employés peuvent, à leur gré, poursuivre la Compagnie devant les tribunaux de commerce ou les tribunaux ordinaires, le contrat de louage d'ouvrage constituant un acte de commerce de la part de la Compagnie et un acte civil de la part de ses agents (4). Quant aux actions que la Compagnie introduirait contre eux, l'article 634 du Code de commerce en attribue la connaissance à la juridiction consulaire.

Les litiges entre les Compagnies et leurs employés sont soumis aux mêmes règles de compétence, lorsque la demande excède 1,000 francs.

1238. Il est partois malaisé de déterminer dans quelle catégorie doivent être rangés certains agents. Il a été

---

(1) L. 12 juillet 1905, art. 5.

(2) Le contrat de louage d'ouvrage constitue un acte de commerce de la part de la Compagnie et un acte purement civil de la part de l'employé; par suite celui-ci peut assigner la Compagnie, à son choix, devant la juridiction civile ou le tribunal de commerce. (Cass. 30 novembre 1897, S. 98.1.405; 23 octobre 1901, S. 03.1.9.). — Les actions des Compagnies contre leurs employés sont de la compétence des tribunaux de commerce en vertu de l'article 634 du Code de commerce.

(3) Trib. de comm. de la Seine 7 mai 1907, S. 07.2.177; Trib. de paix Lille, 1er mai 1907 et Trib. de paix Paris, 7 juin 1907, S. 07.2.177. — En sens contraire : Tribunal de commerce Nimes, 15 mai 1907, S. 07.2.180.

(4) V. Code de commerce, art. 631 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

jugé que les mécaniciens ne peuvent être considérés comme des ouvriers et, par suite, ne sont pas justiciables du juge de paix ou du conseil de prud'hommes (1).

1239. La Compagnie peut être assignée non seulement devant le tribunal de son siège social, mais encore devant celui de la gare succursale à laquelle l'agent est rattaché par ses fonctions. On a vu plus haut ce qu'il faut entendre par cette expression (2).

Si le litige est porté devant un tribunal de commerce, le demandeur bénéficie de la faculté, qui lui est donnée par l'article 420 du Code de procédure civile, d'assigner le défendeur, à son choix, soit devant le tribunal de son domicile, soit devant celui dans l'arrondissement duquel le contrat a été passé et le travail exécuté, soit devant celui dans l'arrondissement duquel le salaire devait être payé (3).

1240. Les différends relatifs aux accidents du travail sont jugés par le juge de paix et le tribunal civil du lieu de l'accident, suivant les règles établies par la loi du 9 avril 1898.

1241. Les agents de l'Administration des chemins de fer de l'État sont, aux termes du décret du 25 mai 1878, considérés comme des agents temporaires de l'État (4). Par suite, les actes par lesquels le conseil d'administration les nomme ou les révoque ne peuvent être soumis à l'autorité judiciaire (5). Le contentieux qui peut s'élever entre l'Administration des chemins de fer de l'État et ses

---

(1) Cass. 13 mai 1857, S. 57.1.669; — Trib. de comm. de la Seine 25 janvier 1872, D. 72.3.7. — En sens contraire, conseil des prud'hommes de Paris 16 décembre 1871, D. 72.3.72.

(2) V. *supra*, n° 1221-1222. La succursale peut consister non seulement dans une gare ouverte à l'exploitation, mais aussi dans un centre d'opérations organisé en vue de l'exécution des travaux d'une ligne en construction (Bourges, 30 novembre 1903, S. 04.2.108).

(3) Cass. 6 mai 1891, S. 92.1.276.

(4) Art. 11.

(5) Cass. 18 novembre 1895, S. 98.1.385, la note et les renvois; 22 mars 1899, S. 03.1.420; — Orléans, 28 novembre 1891, S. 92.2.105; — Trib. de comm. Nantes, S. 04.2.285.

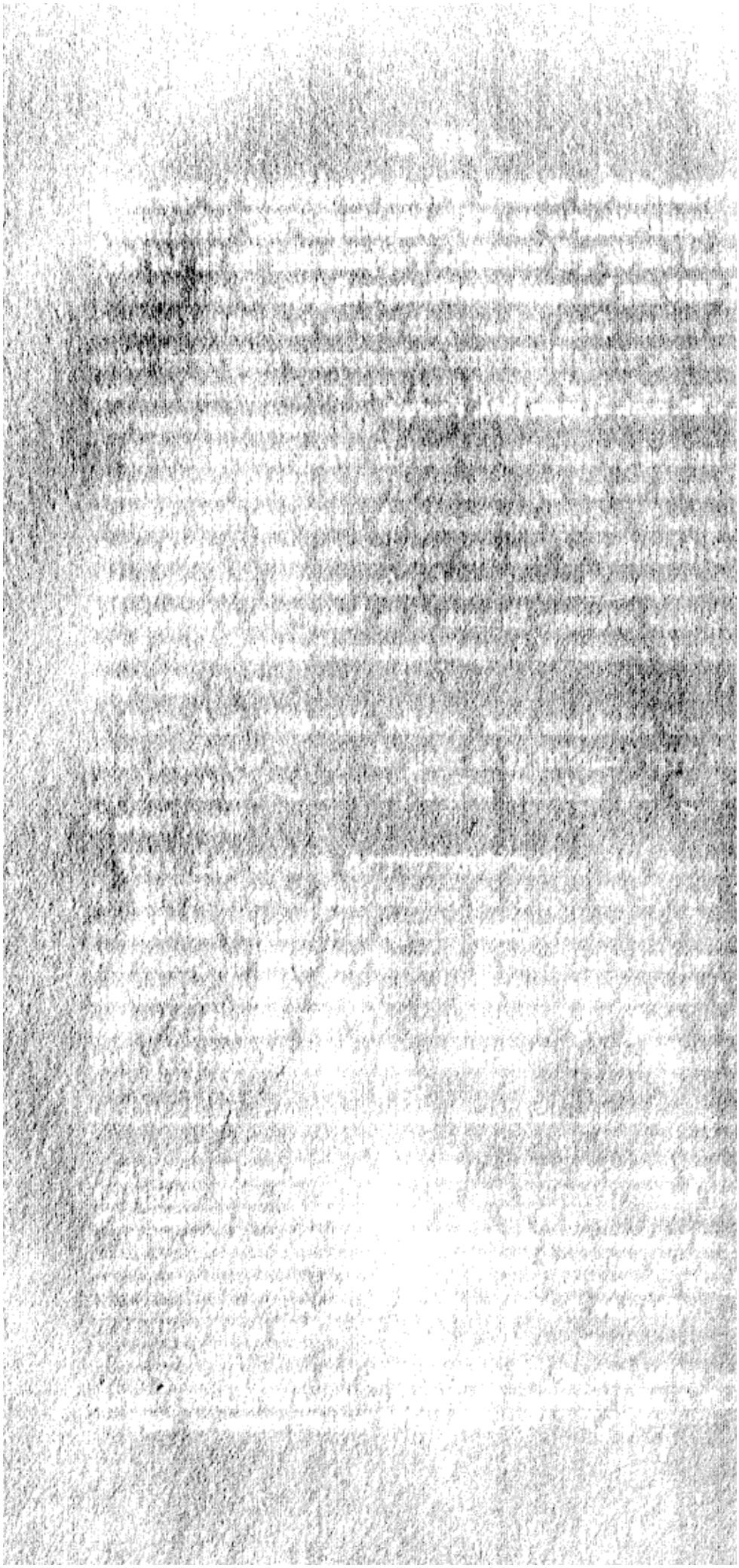
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

agents ressortit au Conseil d'État, en premier et dernier ressort, sous réserve de la compétence des tribunaux judiciaires en ce qui concerne l'application de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail (1).

---

(1) C. d'Ét. cont. 31 mars 1905, Fournié.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE II

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE

1242. Malgré l'impulsion donnée par le second Empire au développement des grands réseaux et des réseaux secondaires, maintes régions, dont les ressources industrielles ou agricoles étaient trop limitées pour justifier la création de lignes d'intérêt général, seraient restées privées de chemins de fer, si un nouveau type de voies ferrées n'avait été imaginé pour répondre à des besoins purement locaux. Ces voies ferrées sont caractérisées par l'emploi des méthodes les plus simples et les plus économiques de construction et d'exploitation et par un régime financier basé sur le concours combiné des départements, des communes, des propriétaires et des Compagnies concessionnaires; l'État laisse aux collectivités intéressées l'initiative des travaux et se contente de l'encourager pécuniairement.

1243. Le même principe avait déjà reçu en France plusieurs applications, notamment pour l'exécution des routes impériales de troisième classe, des routes dépar-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tementales et des chemins vicinaux (1). Dès l'année 1858, les départements du Haut et du Bas-Rhin décident la construction, à titre de chemins vicinaux de grande communication et avec les ressources mises à leur disposition par la loi du 21 mai 1836, de trois lignes de chemins de fer d'une longueur totale de 90 kilomètres (2). Dans la session de 1864, de nombreux conseils généraux demandent l'exécution de nouveaux chemins de fer; quelques-uns ouvrent des crédits pour études; certains vont jusqu'à voter des impositions extraordinaires ou des emprunts, à l'effet d'entreprendre les travaux de plusieurs voies ferrées, dans les conditions prévues pour les chemins vicinaux.

1244. Le Gouvernement est ainsi amené à présenter et à faire voter la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local. D'après ce texte, les chemins de fer d'intérêt local peuvent être établis : 1° par les départements ou les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés; 2° par des concessionnaires, avec le concours des départements ou des communes. L'utilité publique est déclarée et l'exécution autorisée par décret délibéré en Conseil d'État; mais c'est le conseil général qui arrête, après instruction préalable par le préfet, la direction du chemin, le mode et les conditions de sa construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation; c'est le préfet qui homologue les tarifs et contrôle l'exploitation. Les nouveaux chemins de fer sont soumis à la loi de 1845, sauf en ce qui concerne les barrières et clôtures qui peuvent être supprimées. Les ressources, créées en vertu de la loi du 21 mai 1836, peuvent être affectées à leur construction; des subventions peuvent être accordées par l'État, en capital, dans les limites du

(1) D. 16 novembre 1811, pour les routes. L. 21 mai 1836, pour les chemins vicinaux.

(2) Ligne de Strasbourg à Barr, Mutzig et Wasselonne, de Niederbronn à Haguenau, de Schlestadt à Sainte-Marie-aux-Mines. Ces lignes étaient terminées et en pleine exploitation lors du vote de la loi de 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

quart, du tiers ou de la moitié de la dépense, suivant les facultés contributives des localités intéressées.

1245. La première application de la loi est faite en 1866 dans le département de l'Eure (1). Les concessions de chemins de fer d'intérêt local se multiplient dès lors dans toute la France. Dans la pensée des auteurs de la loi de 1865 (2), ces chemins de fer sont destinés à relier des localités secondaires aux lignes principales; ils doivent suivre, soit une vallée, soit un plateau, ne traverser ni grande vallée, ni faîte de montagne et ne dépasser qu'exceptionnellement une longueur de 30 ou 40 kilomètres; trois trains dans chaque sens doivent en général suffire à assurer leur trafic. Dans la réalité, les concessions s'éloignent de plus en plus de ce type; les lignes sont le plus souvent établies et exploitées avec un luxe de dépenses hors de proportion avec leur revenu probable; des spéculateurs cherchent à créer des artères rivales de celles des grands réseaux, en obtenant successivement la concession de plusieurs lignes situées dans le prolongement les unes des autres. Ces entreprises se soutiennent un certain temps, grâce à la subvention que l'État leur alloue en capital; ces fonds épuisés, elles succombent, en laissant le plus souvent les travaux inachevés. Ces manœuvres sont facilitées par la loi du 24 juillet 1867, qui, en dispensant de l'autorisation la fondation des sociétés anonymes, enlève au Gouvernement la faculté de faire insérer dans leurs statuts les dispositions propres à sauvegarder les droits des intéressés (3).

Bien que les émissions d'obligations restent subordonnées à l'autorisation du ministre des Travaux publics, plusieurs émissions sont faites par des Compagnies dont le capital-actions est d'une insuffisance manifeste et dont les bénéfices d'exploitation sont trop faibles pour que le paiement de l'intérêt promis aux obligataires soit assuré.

---

(1) D. 9 juin 1866.
(2) V. la circulaire ministérielle du 12 août 1865.
(3) V. *supra*, n^os^ 843 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1246. A partir de 1872, le Gouvernement introduit dans les décrets déclaratifs d'utilité publique un article édictant certaines garanties au point de vue des émissions d'obligations (1). Dans les années qui suivent, plusieurs chemins d'intérêt local sont incorporés au réseau d'intérêt général (2).

1247. Enfin la loi du 11 juin 1880 vient abroger celle de 1865 et régler à nouveau toute la matière; pour éviter le retour des abus antérieurs, elle remet au législateur lui-même, le droit de déclarer d'utilité publique les chemins de fer d'intérêt local; elle fixe les conditions dans lesquelles pourront avoir lieu les émissions d'obligations; elle donne au concours de l'État la forme d'avances annuelles, destinées à faire face à une partie de l'insuffisance de recettes, et qui sont remboursables sans intérêt, dès que le produit de la ligne permet d'allouer au capital de premier établissement une rémunération déterminée.

1248. En même temps et pour la première fois, le législateur consacre aux tramways des dispositions détaillées. Les premières concessions de tramways remontaient à

---

(1) Le premier décret contenant une disposition de cette nature est celui du 5 août 1872, relatif au chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Paimbœuf (art. 4). « Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des Travaux publics, qui en déterminera la forme, le mode et le taux de négociation, et qui fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète libération. En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure aux trois cinquièmes du capital total à réaliser par la compagnie tant en actions qu'en obligations, déduction faite de la subvention. Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les trois cinquièmes du capital social aient été versés et employés en achat de terrains, travaux, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement ».

(2) V. par exemple la loi du 4 avril 1878 (rachat du chemin de fer de Belleville à Beaujeu par la Compagnie P.-L.-M.); la loi du 18 mai 1878 (rachat des lignes de quatre compagnies de la région de l'Ouest par l'État); la loi du 17 juillet 1879 (classement des lignes du troisième réseau). Divers départements cèdent gratuitement à l'État leurs droits sur certains chemins classés et non construits, que la loi fait passer dans le réseau général. (Lois des 2 avril 1879, 26 mars 1879, 31 juillet 1879, etc...)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'année 1854 (1); jusqu'en 1857, les tramways avaient été autorisés par des actes du chef du pouvoir exécutif sans enquête préalable et sans intervention du Conseil d'État. A partir de 1857, on avait considéré les concessions de tramways comme touchant à des intérêts généraux ou privés assez graves pour que leur octroi fut entouré de certaines garanties: on avait décidé de procéder à des enquêtes dans les formes prévues par l'article 1er de la loi du 3 mai 1841, et le Conseil d'État avait été entendu sur les projets de décrets et de cahiers des charges. Enfin, depuis 1873, le Gouvernement avait cru devoir accorder expressément les concessions aux départements ou aux villes, avec faculté de rétrocession à des Compagnies ou à des particuliers; il avait, d'ailleurs, continué à se réserver dans tous les cas le droit de concession, par suite de la nécessité de suppléer, par des stipulations du cahier des charges, au défaut de la législation. Le régime des tramways n'avait ainsi d'autre base qu'une jurisprudence administrative; il importait de régler la matière par voie législative (2). Tel est l'objet du deuxième chapitre de la loi du 11 juin 1880. L'autorité concédante est l'État, le département ou la commune, selon que la ligne doit emprunter, sur tout ou partie de son parcours, une voie appartenant au domaine public national, départemental ou communal. La concession peut être faite à l'État par le département ou la commune, au département par l'État ou la commune, à la commune par l'État ou le département, avec faculté de rétrocession. La déclaration d'utilité publique résulte dans tous les cas d'un décret en Conseil d'État.

1249. Des décrets du 6 août 1881 fixent les clauses du cahier des charges-type pour les concessions de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways, et déterminent les

(1) D. 18 février 1854 (ligne de Vincennes au pont de Sèvres et au rond-point du Bois de Boulogne); D. du 15 juillet 1854 (ligne de Rueil à Port-Marly).

(2) Picard, *Traité des chemins de fer*, t. I, p. 47.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

conditions suivant lesquelles peuvent être établies ou exploitées les voies ferrées sur le sol des voies publiques. Ces textes déjà modifiés en 1894 et 1898 sont revisés en 1900, 1907, 1910 (1), pour tenir compte des transformations techniques subies par ces moyens de transport, dont les uns, les chemins de fer d'intérêt local, prennent nettement le caractère de voies secondaires, en même temps que les tramways étendent de plus en plus loin à l'extérieur des villes leur zone de circulation, grâce aux moteurs mécaniques (2).

1250. Tels sont les textes qui régissent actuellement les chemins de fer d'intérêt local et les tramways. Mais il convient d'ajouter que la Chambre des députés a voté, le 24 mars 1910, un projet de loi dont le Sénat est maintenant saisi et qui modifie sensiblement le régime actuel (3).

Par ce projet dont il suffit d'esquisser les grandes lignes, puisqu'il n'est pas encore définitivement voté, on a voulu « donner force de loi à certaines règles que la jurisprudence administrative a admises depuis quelques années et, d'autre part, modifier un certain nombre de dispositions légales encore en usage, auxquelles on a reconnu divers inconvénients » (4). Le législateur de 1910 a eu pour but d'unifier le régime des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, qu'il réunit sous la dénomination « Voies ferrées d'intérêt local » (5) et de remettre entièrement « le pouvoir concédant à l'autorité qui a charge

(1) D. 30 janvier 1894; D. 31 juillet 1898; D. 13 février 1900; D. 16 juillet 1907; D. 7 juillet 1910.

(2) Les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ont encore donné lieu à d'autres dispositions réglementaires, sur des points spéciaux : D. 18 mai 1881, sur la forme des enquêtes; D. 20 mars 1882, sur les conditions financières des concessions, modifié par D. du 23 décembre 1885. L. 26 janvier 1892, art. 28 (taxe); L. 30 décembre 1903, art. 27 (subvention de l'État); L. 17 avril 1906, art. 64 (surtaxes locales); L. 8 avril 1910, art. 126 (retraites).

(3) *Journal Officiel*, 1910. Chambre des députés, débats, p. 1604 et suiv.

(4) Rapport de M. S. Lebrun. Annexe n° 2,724 au procès-verbal de la 1re séance du 17 juillet 1909.

(5) Art. 1er.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de veiller sur les intérêts à desservir », c'est-à-dire au département ou à la commune, l'État n'exerçant qu'un droit de tutelle. Les articles du projet de loi sont groupés en quatre titres. Le premier est relatif à la déclaration d'utilité publique et à l'approbation des projets. L'enquête n'a lieu qu'après autorisation du ministre des Travaux publics auquel le préfet transmet le dossier, après une instruction sommaire. A la suite de l'enquête, le conseil général ou le conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une voie départementale ou d'une voie communale, arrête l'avant-projet et les dispositions ou les traités nécessaires pour la construction et l'exploitation, qui sont soumis à l'examen du conseil général des Ponts et Chaussées. L'utilité publique est déclarée, et l'exécution est autorisée par une loi, lorsqu'il est fait appel à la subvention de l'État, par un décret, dans le cas contraire. Le conseil général statue sur les projets d'ensemble et le préfet sur les projets de détail (1). Le titre II établit le régime financier. La subvention de l'État peut être donnée en capital ou en annuités, sans pouvoir dépasser des maxima fixés d'après la charge annuelle du département ou de la commune. En aucun cas, la subvention ne peut contribuer à couvrir les insuffisances de l'exploitation. Elle n'est allouée d'ailleurs que sous des conditions déterminées. L'État, qui a accordé une subvention, a droit à une certaine participation dans les bénéfices. Les lignes peuvent être exploitées en régie ou par voie de concession (2).

Les conditions générales des concessions font l'objet du titre III. Les taxes, dans les limites du cahier des charges, et les tarifs des frais accessoires sont homologués par le préfet ou, dans le cas de lignes interdépartementales, par le ministre des Travaux publics. Le préfet, sous l'autorité du ministre, contrôle et surveille la construction, l'entretien, le service de l'exploitation. Les modifications à la concession, la cession, les embranchements, les rac-

(1) Art. 2 à 12.
(2) Art. 13 à 28.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cordements, le rachat donnent lieu à des prescriptions précises (1). Enfin, dans le titre IV, consacré à des dispositions diverses, le projet prévoit l'incorporation d'une voie ferrée d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général, fixe à 0 fr. 25 le droit de timbre des récépissés délivrés pour les marchandises circulant uniquement sur les voies ferrées d'intérêt local, déclare la loi du 15 juillet 1845 applicable à ces voies, à l'exception des articles 4 à 10, le préfet pouvant imposer toutefois l'obligation de placer des clôtures ou des barrières, décide que l'expropriation sera poursuivie conformément à la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, s'occupe des voies ferrées des ports, dispose que des règlements d'administration publique interviendront pour compléter la loi sur certains points et que les conventions ou cahiers des charges annexés à l'acte déclaratif d'utilité publique devront comprendre des dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite du personnel (2).

---

(1) Art. 29 à 37.
(2) Art. 38 à 48.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE II

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

SECTION PREMIÈRE

MESURES PRÉALABLES A L'EXÉCUTION

§ 1. — *Classement.*

1251. Aucun texte réglementaire ne donne la définition du chemin de fer d'intérêt local. La question n'a pas échappé à l'attention du législateur de 1880; mais (les travaux préparatoires l'attestent) c'est intentionnellement qu'il a gardé le silence sur ce point. Il a considéré que la distinction entre une ligne d'intérêt général et une ligne d'intérêt local ou entre une ligne d'intérêt local et une ligne de tramway est impossible à établir *à priori*, parce qu'elle est une question d'espèce (1).

1252. C'est, d'ailleurs, ce qu'indiquait le Conseil d'État dans un avis de principe du 24 octobre 1872 : « C'est dans la destination du chemin de fer projeté et dans sa situation par rapport aux lignes existantes qu'il convient de chercher la portée des services qu'il est appelé à rendre et, par conséquent, le caractère d'intérêt local qu'il pourra présenter. » La même assemblée émettait, le 6 août 1884, sur le rapport de M. Alfred Picard, un avis sur la distinction entre chemins de fer d'intérêt local et tramways qu'il paraît intéressant de citer : « Si, en droit, le classement

(1) Rapport de M. Labiche au Sénat.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'une voie ferrée comme chemin de fer d'intérêt local ou comme tramway résulte exclusivement de l'acte qui en autorise l'exécution et en déclare l'utilité publique, il entraîne des différences dans le régime légal, dans la procédure d'expropriation, dans les conditions et les limites du concours financier de l'État et même dans le caractère matériel de la voie ferrée.

« A ce dernier point de vue, notamment, le signe caractéristique des tramways est que leur plate-forme, sur toute leur étendue, aussi bien dans les sections à travers champs que sur les voies publiques empruntées par le tracé, demeure accessible à la circulation ordinaire des voitures et des piétons, ou tout au moins à celle des piétons.

« Au contraire, les chemins de fer d'intérêt local sont soustraits à cette servitude au moins en dehors des sections empruntées aux voies publiques. Dès lors le classement doit être, dans chaque espèce, dicté par des considérations de fait.

« La nature du service de la voie ferrée, son système d'exploitation et la proportion entre la longueur des sections à établir sur des voies publiques préexistantes et celle des sections à établir en dehors de ces voies publiques, constituent à cet égard les principaux éléments d'appréciation... (1) »

1253. On comprend qu'une pareille distinction soit souvent difficile à faire. En outre, il arrive souvent qu'un réseau, baptisé tramway, soit ultérieurement complété par des lignes qui ont incontestablement le caractère de chemins de fer d'intérêt local ou inversement; on ne peut cependant modifier la dénomination du réseau primitif. C'est donc avec raison que le projet de loi voté à

---

(1) Le Conseil d'État a rappelé plus récemment cet avis à propos des tramways de la Charente, « considérant que, dans ces conditions, un réseau qui, sur 343 kilomètres, en compte 218 en déviation, lesquels ne sont pas accessibles à la circulation publique, doit être déclaré d'utilité publique comme réseau de chemins de fer d'intérêt local et non comme réseau de tramways ». (C. d'Ét., Trav. pub, 11 juillet 1905).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la Chambre supprime la différence forcément artificielle entre les deux espèces de voies ferrées.

1254. C'est, avons-nous dit, par l'acte qui en déclare l'utilité publique et en autorise l'exécution que la ligne reçoit son classement et son caractère légal de chemin de fer d'intérêt local. Il n'en est autrement que dans le cas très rare du classement comme chemin de fer d'intérêt local d'un chemin de fer d'intérêt général (1). Inversement, la ligne d'intérêt local ne peut perdre son caractère légal qu'en vertu d'un acte exprès modifiant ce classement (2), par exemple par une loi d'incorporation au réseau d'intérêt général. L'article 11 de la loi de 1880 rappelle formellement le droit de l'État de faire passer des voies d'intérêt local dans le domaine de l'État et il spécifie qu' « en cas de désaccord entre l'État et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'État sont déterminés par un décret délibéré en Conseil d'État ». Ce dernier paragraphe reconnaît à la localité, privée d'une fraction des bénéfices d'exploitation et de la propriété de la ligne en fin de concession, le droit éventuel à une compensation. Ce droit éventuel a, d'ailleurs, été formellement rappelé dans la plupart des lois de classement de lignes d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général (3).

1255. L'indemnité peut consister en un dédommagement direct en argent, en une construction de ligne

---

(1) V. l'exemple de la ligne de Lagny à Mortcerf, dont le déclassement a provoqué des incidents multiples.

(2) Le Conseil d'État a décidé dans son arrêt du 30 novembre 1877 (Richard, Gallois et autres), que les habitants des communes intéressées n'avaient pas qualité, faute d'un intérêt direct et personnel, à contester, par la voie contentieuse, la décision d'un conseil général déclassant un chemin de fer d'intérêt local antérieurement déclaré d'utilité publique et concédé.

(3) L. 18 mai 1878, constitutive du réseau d'État (art. 1er), L. 20 novembre 1883, approuvant les conventions avec les compagnies du Nord et P.-L.-M.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nouvelle, en une augmentation de subvention pour d'autres lignes, etc... C'est ce qui explique que le montant de l'indemnité ne soit pas réglé par la voie contentieuse, mais par la voie administrative du décret sur l'avis du Conseil d'État. Il s'en suit qu'un département ne peut demander comme compensation le rachat d'une autre ligne par l'État, « solution dépendant exclusivement du pouvoir législatif et échappant par suite à la compétence du Conseil d'État »(1).

1256. En fait, le plus souvent, l'incorporation d'une ligne d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général, au lieu de causer du tort au département, lui procure un double avantage car elle le fait bénéficier, sur la ligne rachetée, d'un service plus complet et le débarrasse des charges très lourdes que fait peser sur lui l'exploitation de la ligne d'intérêt local. Ce sont ces considérations qui ont amené, le plus souvent, le rejet des demandes d'indemnités présentées par les départements (2).

Les décrets rendus en Conseil d'État et rejetant les demandes d'indemnité ou de compensation formées par les départements ne sont pas susceptibles d'être attaqués au fond devant le Conseil d'État statuant au contentieux (3).

1257. Le projet de loi voté par la Chambre des députés modifie la législation existante en décidant que les indemnités qui peuvent être dues par l'État sont déterminées, sauf recours devant le Conseil d'État statuant *au contentieux*, par un arrêté concerté du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances.

---

(1) C. d'Ét., Trav. publ. Avis sur la demande du département des Vosges, tendant au rachat de la ligne de Charmes à Rambervillers comme contrepartie de l'incorporation au réseau d'intérêt général de la ligne d'intérêt local de Cornimont à Remiremont.

(2) D. D. 5 avril 1883, chemin de Nançois à Gondrecourt; 25 février 1885, lignes diverses du Pas-de-Calais (Don à Henin, etc...); 15 avril 1886, Saône-et-Loire (Mâcon à Paray-le-Monial, etc...); 22 juin 1886, Ain (Bourg à Saint-Germain-du-Plain, etc...); 8 août 1908, Vosges (Cornimont à Remiremont).

(3) C. d'Ét. cont. 4 juillet 1890.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 2. — *Déclaration d'utilité publique.*

1258. L'acte déclaratif d'utilité publique a une importance primordiale, puisqu'il détermine le classement de la ligne et confère à celle-ci son état juridique.

Mais, par cela même, il va de soi qu'il ne doit intervenir qu'autant que l'autorité de laquelle il émane a été mise en possession de tous les éléments d'appréciation lui permettant de se prononcer en toute connaissance de cause; de là, une série de formalités préparatoires, qui ont pour but de réunir ces éléments. Avant de rechercher ce qu'est la déclaration d'utilité publique, qui doit la prononcer, quels sont ses effets, il importe donc de parcourir rapidement cette période préliminaire.

Article premier. — *Études et enquêtes.*

1259. La première manifestation de l'intervention administrative consiste en une instruction préalable à laquelle doit procéder le préfet (1), saisi en principe par le conseil général, lorsqu'il s'agit d'une ligne à établir par le département sur le territoire d'une ou plusieurs communes. S'il s'agit d'une ligne à établir par une commune sur son territoire, il faut décider que c'est encore au préfet qu'il appartient de procéder à l'instruction préalable. La loi, en effet, ne fait pas de distinction.

Théoriquement, aucune disposition législative ne réserve aux seules assemblées départementales ou communales le droit de saisir le préfet à fin d'instruction préalable, puisque cette instruction ne constitue qu'une mesure préliminaire et que ce n'est qu'ensuite que s'ouvre réellement la première phase de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local.

Toute période antérieure est en dehors de la loi et n'est pas réglementée. Telle a bien été la pensée du législateur

---

(1) L. 11 juin 1880. Art. 2.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de 1880. Si « c'est au conseil général ou au conseil municipal, suivant la nature du chemin, qu'appartient l'initiative » ce n'est « qu'après instruction préalable par l'Administration et après enquête » (1). La nécessité de l'instruction préalable par le préfet résulte, d'ailleurs, de l'article 3 de la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux.

Le caractère que nous venons de reconnaître à l'instruction préalable entraîne cette conséquence que le refus par le préfet d'y procéder n'est susceptible d'aucun recours (2).

1260. A cette instruction, exigée déjà par la loi du 12 juillet 1865 (3) et qui comporte une étude personnelle du préfet sur l'utilité et l'avenir que peut présenter la ligne projetée, la loi de 1880 a ajouté une seconde mesure préliminaire : une enquête ayant pour but de provoquer les observations des populations intéressées. Cette enquête a lieu dans les formes prévues, soit par les ordonnances du 18 février 1834 et du 15 février 1835, soit par le décret du 18 mai 1881, suivant que la ligne se développe tout entière à travers champs ou qu'elle emprunte, sur une partie de son parcours, le sol d'une voie publique. Dans ce dernier cas, le dossier du projet doit contenir les documents et les divers renseignements énumérés par les articles 2 et 3 du décret de 1881 (4).

---

(1) Rapport de M. Labiche, au Sénat, chap. II, art. 2.

(2) Il est de principe que la matière des mesures d'instruction échappe au recours pour excès de pouvoir (Laferrière, t. II, p. 398); C. d'Ét. cont. 29 avril 1898 (Dieuleveult et Le Borgne); voir aussi C. d'Et. cont. 22 janvier 1892. Dubois Garisain.

(3) L. 12 juillet 1865. Art. 2.

(4) En ce qui concerne les ordonnances de 1834 et de 1835 (v. *supra*, n° 45). Quant au décret de 1881, les grandes lignes en seront indiquées à propos des tramways auxquels il s'applique plus particulièrement. Voir, pour la composition du dossier, la circulaire du ministre des Travaux publics du 9 octobre 1899. L'article 3 de la loi du 11 juin 1880 dispose que ce sont les projets d'exécution qui doivent être soumis à l'enquête prévue par le décret du 18 mai 1881. En fait, l'enquête porte sur les pièces de l'avant-projet dressé en vue de la déclaration d'utilité publique qui ne diffèrent généralement pas des pièces du projet d'exécution.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Si cette distinction n'est pas observée, si, par exemple, pour une ligne empruntant, même sur une faible longueur, des voies publiques, l'enquête s'est faite conformément à l'ordonnance de 1834 et non d'après les prescriptions du décret de 1881, elle est nulle, et cette nullité entraîne celle de la délibération du conseil général ou du conseil municipal qui intervient (1).

Le Conseil d'État se montre très sévère dans l'examen des formalités prévues aux enquêtes. Il considère comme non valable une enquête dont la durée aurait été réduite de quelques jours (2), celle qui aurait été faite, 4 ans auparavant, sur un tracé légèrement différent (3), ou celle dont le titre (substitution de traction électrique et changement dans l'écartement de la voie) ne correspondrait pas à l'objet principal (modification du tracé) (4).

1261. Parallèlement ou postérieurement à l'enquête se poursuivent, comme en matière de chemins de fer d'intérêt général, les conférences tenues avec les différents services civils intéressés (5) et une conférence mixte avec les autorités militaires, si le tracé projeté se trouve compris dans la zone frontière (6).

1262. Après l'accomplissement de ces formalités préparatoires, le conseil général (ou le conseil municipal s'il s'agit d'une ligne à établir par une commune sur son territoire) arrête la direction du chemin de fer, le mode

---

(1) C. d'Ét. cont. 29 avril 1898. Dieuleveult et Le Borgne.

(2) C. d'Ét., Trav. publ. 22 avril 1902 (ligne de Saint-Pierre au Conquet).

(3) C. d'Ét., Trav. publ., 19 octobre 1904 (ligne du Pouliguen à La Baule).

4) C. d'Ét. Trav. publ., 16 janvier 1906 (tramways de Bordeaux à Beychac).

(5) V. la circulaire ministérielle du 18 décembre 1893.

(6) Par une circulaire du 30 mai 1900, le ministre des Travaux publics a délégué aux préfets la faculté d'autoriser les ingénieurs des Ponts et Chaussées, dans les affaires ne présentant pas de difficultés spéciales, à ouvrir les conférences mixtes. Sur la procédure à suivre pour l'instruction des projets de travaux mixtes s'étendant sur plusieurs départements, cf. la circulaire du 19 octobre 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et les conditions de sa construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges type approuvé par le Conseil d'État, sauf les modifications qui seraient apportées par la convention et la loi d'approbation (1).

1263. Il se peut que la ligne projetée s'étende sur plusieurs départements. Dans ce cas, conformément aux articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871, une conférence interdépartementale est ouverte, dans laquelle chaque conseil général intéressé est représenté (2).

1264. La délibération du conseil général peut-elle être attaquée par la voie contentieuse? Sous l'empire de la loi de 1865, le Conseil d'État avait résolu cette question par la négative, parce qu'il ne considérait pas comme une véritable décision une délibération dont l'effet était subordonné à l'émission d'un décret déclaratif d'utilité publique contre lequel un recours contentieux était possible (3). Il en est autrement sous le régime de la loi du 11 juin 1880, qui a transféré au législateur le soin de déclarer l'utilité publique et d'autoriser l'exécution. Maintenir la jurisprudence qui s'était créée sous l'ancienne législation, c'eût été rendre impossible tout recours. Le Conseil d'État ne l'a pas voulu, et c'est pour ce motif qu'il a décidé, postérieurement à la loi de 1880, que la délibération prévue par l'article 2 de cette loi pouvait utilement lui être déférée (4).

1265. Tout le dossier (5) est ensuite transmis au ministre des Travaux publics qui consulte le conseil général des Ponts et Chaussées, aux points de vue économique et tech-

---

(1) L. 11 juin 1880. Art. 2.
(2) *Ibid.*
(3) C. d'Ét. cont. 28 avril 1869. Ville d'Évreux.
(4) C. d'Ét. cont. 29 avril 1898. Dieuleveult et Le Borgne.
(5) S'il s'agit d'une ligne communale, qui a nécessité simplement une délibération du Conseil municipal, le dossier doit comprendre également un avis du Conseil général (L. du 11 juin 1880, art. 2).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nique, le ministre de l'Intérieur au point de vue des intérêts locaux, le ministre des Finances, si l'État subventionne l'entreprise, et le ministre de la Guerre quand le tracé est en dehors des limites de la zone frontière. Enfin, le Conseil d'État est saisi, examine tous les détails du projet et donne son avis (1).

1266. L'affaire est dès lors complètement instruite et la période des formalités préparatoires à la déclaration d'utilité publique terminée (2). Celle-ci est provoquée par le Gouvernement qui saisit le Parlement, s'il approuve le projet.

Article 2. — *Acte déclaratif d'utilité publique.*

1267. La loi de 1865 avait conféré au pouvoir exécutif le droit de déclarer l'utilité publique; par la loi de 1880, le législateur s'est réservé ce droit (3), estimant que le Parlement serait moins accessible que le Gouvernement aux sollicitations locales et qu'il importait que la même autorité, qui décidait des chemins de fer d'intérêt général, fût appelée à statuer également sur les lignes d'intérêt local, afin d'éviter, dans la constitution de ce dernier réseau, la création de lignes destinées à faire concurrence à des voies du réseau d'intérêt général. Il convient même de remarquer que l'exception relative aux embranchements de moins de 20 kilomètres de longueur, qui, sur le réseau d'intérêt général, peuvent être déclarés d'utilité publique par décret rendu dans la forme des règlements d'Administration publique, n'existe pas pour les lignes d'intérêt local.

1268. Il peut se faire qu'une ligne de chemin de fer d'intérêt local ne constitue que l'accessoire d'un réseau

---

(1) L. 11 juin 1880. Art. 2.

(2) Rappelons que la loi votée par la Chambre subordonne l'enquête à l'autorisation préalable du ministre des Travaux publics. On a voulu ainsi éviter le trouble et les déceptions que pouvait causer parmi les populations intéressées le rejet d'un projet dont la mise à l'enquête avait pu faire naître chez elles un espoir plus tard déçu.

(3) L. 11 juin 1880. art. 2.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de tramways déjà concédé. On suit dans ce cas les formalités appliquées pour le réseau principal et la déclaration d'utilité publique est prononcée non par une loi mais par un décret (1).

1269. L'article 2 de la loi du 11 juin 1880 ajoute que la loi doit, en outre, autoriser l'exécution. Il s'ensuit que l'intervention du Parlement serait nécessaire même si, tous les terrains ayant été acquis à l'amiable, il n'y avait pas lieu à expropriation.

1270. Malgré les termes formels de la loi de 1880, il est arrivé que des préfets accordaient aux concessionnaires d'une voie ferrée l'autorisation provisoire d'effectuer les travaux avant que la déclaration d'utilité publique fût intervenue; on a même vu des lignes exploitées antérieurement à cet acte. Les situations de ce genre entraînaient parfois des complications inextricables, nécessitaient un surcroît de dépenses ou étaient de nature à nuire à l'intérêt de certains services. Une circulaire du ministre des Travaux publics du 20 février 1901 et une circulaire du ministre de l'Intérieur, en date du 22 juillet suivant, ont rappelé aux préfets l'importance qui s'attache à l'observation des règles légales.

1271. Le Conseil d'État a annulé des arrêtés préfectoraux autorisant, par de simples permissions de voirie, les Compagnies à occuper temporairement les accotements d'un chemin vicinal pour l'établissement d'une voie ferrée, par le motif que, eu égard aux conditions dans lesquelles cette autorisation avait été donnée et notamment à l'absence de limitation de la durée de l'occupation, la voie rentrait dans la catégorie de celles dont la création est prévue et régie par la loi du 11 juin 1880 (2).

---

(1) V. C. d'Ét., Trav. publ. 22 décembree 1903, à propos de la ligne d'Olonzac à Félines-Hautpoul, considérée comme accessoire des tramways de l'Aude concédés par décret du 25 mars 1898.

(2) C. d'Ét. cont. 18 décembre 1891, Doboscq et autres; 13 janvier 1899, commune de Savonnière-en-Perthois.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La question serait plus délicate et comporterait, croyons-nous, une solution opposée, si l'occupation n'avait lieu que temporairement, à titre d'essai par exemple (1).

En cas de discussion sur la portée de la déclaration d'utilité publique, c'est à la juridiction administrative qu'il appartient de l'apprécier (2).

1272. On ne peut apporter aux travaux autorisés aucune modification importante sans recourir à la même procédure. Le Conseil d'État a annulé des arrêtés ministériels ou préfectoraux qui, sous prétexte de fixer des points de détail techniques, modifiaient la ligne ou autorisaient le prolongement d'un chemin de fer d'intérêt local et la création d'une gare nouvelle sans l'intervention du conseil général (3).

§ 3. — *Concession.*

Article premier. — *Pouvoir concédant.*

La loi du 11 juin 1880 détermine, dans son article 2, quel est le pouvoir concédant.

a) Lignes ne sortant pas des limites d'un département.

1273. S'il s'agit d'une ligne à établir par le département sur le territoire de plusieurs communes, la concession est accordée par le conseil général (4).

Elle est accordée, au contraire, par le conseil municipal

---

(1) En ce sens, cf. un avis du conseil général des Ponts et Chaussées rapporté en note dans le recueil des arrêts du Conseil d'État, 1894, p. 643; le recours étant tardif, le Conseil d'État n'a pas eu à se prononcer sur la question (30 mai 1894, époux Mortureux).

(2) V. par exemple C. d'Ét. cont. 24 mai 1889. Ville de Boulogne-sur-Mer.

(3) C. d'Ét. cont. 22 janvier 1892. Jauberry et autres.

(4) Le conseil général est compétent, même lorsque la ligne emprunte, sur partie de son parcours, une portion du domaine public national. (C. d'Et. cont. 26 novembre 1900. Dieuleveult et Le Borgne.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lorsqu'une commune désire établir une ligne qui ne franchit pas les limites de son propre territoire. Nous citerons, dans ce dernier cas, la concession du chemin de fer métropolitain de Paris, déclaré d'utilité publique par la loi du 30 mars 1898, et la concession du chemin de fer d'intérêt local de Langres-ville à Langres-gare (loi du 30 juillet 1885).

1274. Le département conserve toutefois, même dans ce cas, le droit de faire la concession d'une ligne qui ne sort pas des limites d'une commune, mais n'use généralement de cette faculté que si cette ligne présente un intérêt intercommunal ou départemental.

Lorsqu'une ligne emprunte le territoire de plusieurs communes, le Conseil d'État n'admet pas que la concession puisse être faite par l'une d'elles et réserve au département seul le droit d'accorder la concession (1).

b) Lignes s'étendant sur plusieurs départements.

1275. Il arrive fréquemment que la construction des réseaux d'intérêt local conduise à établir des lignes reliant certains centres d'un département aux centres voisins de départements contigus. Dans quelles conditions peuvent être concédées ces lignes, qui chevauchent ainsi sur deux ou plusieurs départements?

Il serait contraire à la loi que la concession fût accordée sur le territoire des deux départements par un seul d'entre eux, même si celui-ci devait retirer de la construction de cette ligne des avantages prépondérants et participait seul à ses dépenses d'établissement (2).

---

(1) « Considérant qu'il est contraire aux règles d'une bonne administration que l'action d'une commune s'étende à des entreprises qui excèdent les limites de son territoire. » C. d'Ét., Trav. publ. 23 novembre 1897, tramways de Dunkerque à Rosendael. Dans le même sens, tramways de Charleville, 26 janvier 1899.

(2) « Considérant que la convention concède au nom du département de la Nièvre la totalité de la ligne (Corbigny à Saulieu), bien qu'une partie de son tracé soit située dans le département de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La loi du 11 juin 1880 n'apas indiqué les formes à suivre; elle dit seulement dans son article 2, qu'il y a lieu à application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871 sur les conseils généraux, articles qui visent et prescrivent la tenue de conférences interdépartementales pour l'examen des questions qui intéressent plusieurs départements.

1276. En fait, deux procédés sont employés; suivant le premier, chaque département concède directement la partie du chemin de fer à établir sur son territoire et accorde à l'entreprise son concours financier au prorata de la longueur de la ligne (1).

Le même principe a été appliqué pour la concession du chemin de fer de la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail, déclaré d'utilité publique par la loi du 12 juin 1885, qui s'étend sur trois départements : Seine-et-Marne, Aisne, Marne. Chaque département a concédé la partie de ligne située sur son territoire, à la Compagnie des chemins de fer départementaux; le département de l'Aisne n'ayant accordé ni subvention, ni garantie d'intérêt, les départements de Seine-et-Marne et de la Marne ont souscrit, à sa place, dans la proportion de 3/4 (Seine-et-Marne) et 1/4 (Marne), les engagements financiers qu'il avait refusé de prendre.

1277. Un deuxième procédé, très fréquemment employé, est celui par lequel un département concède à un autre département une partie de voie ferrée située sur son territoire, avec faculté de rétrocession, de telle manière que le département le plus intéressé puisse finalement traiter,

---

Côte-d'Or; qu'il appartient au département de la Côte-d'Or, seul, de concéder la section placée sur son territoire, sauf à s'entendre au point de vue des arrangements financiers avec le département de la Nièvre, dont l'intérêt dans l'affaire est prédominant. » C. d'Ét. Trav. publ. 21 juillet 1896.

Dans le même sens, 3 novembre 1896, ch. de fer d'intérêt local d'Andelot (Jura) à Levier (Doubs).

(1) Dans ce système, ont été concédés, les chemins de fer d'intérêt local : Nantes à Cholet, loi du 9 août 1894; Bressy à Ercheu, loi du 26 novembre 1894; Gray à Dôle (Jura), loi du 9 janvier 1899; Corcelles à Château-Chinon, loi du 20 juillet 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour la ligne tout entière, avec le concessionnaire choisi par lui (1).

L'application du procédé que nous venons d'indiquer n'est normale que si l'un des deux départements a un intérêt tout à fait prédominant dans la concession. C'est ce que rappelait le Conseil d'État, dans un avis relatif aux tramways de la Sarthe : la combinaison dans laquelle un seul département concède « a pu être admise quand la longueur d'un des tronçons était insignifiante. Dans l'espèce, ils sont à peu près d'une égale longueur. La solution adoptée est de nature, en étendant l'action d'un département au delà de ses limites, à susciter des difficultés qu'il est préférable d'éviter; il convient que chacune des fractions de lignes soit concédée par chaque département à la Compagnie des tramways de la Sarthe, sauf aux préfets à s'entendre pour assurer le contrôle technique et administratif de la ligne ».

A fortiori doit-on écarter une combinaison par laquelle, la concession serait définitivement accordée par celui des départements qui est le moins intéressé à la construction de la ligne (2).

1278. Le projet de loi sur les voies ferrées d'intérêt local, voté à la Chambre des députés, a complété les dispositions de la loi de 1880, relatives aux lignes interdépartementales, par une disposition indiquant que, lorsque le conseil général d'un département refuse de participer à l'établissement, sur son territoire, d'une section de ligne

---

(1) C'est ce principe qui a été appliqué pour la concession de la ligne de Corbigny à Saulieu (Nièvre et Côte-d'Or), loi du 11 août 1897; Andelot à Levier, loi du 15 avril 1898; Sens à Egreville, loi du 13 décembre 1898; Aumale à Envermeu, loi du 20 avril 1901; Bascoeuil à Morgny, loi du 29 avril 1902.

Pour un certain nombre de ces chemins de fer, le département le moins intéressé n'accordait, d'ailleurs, ni subvention, ni garantie, pour la partie située sur son territoire.

(2) C'est ainsi que le Conseil d'État a refusé (2 août 1899) d'approuver la concession, à charge de rétrocession, par le département de la Nièvre au département de Saône-et-Loire, du chemin de fer d'intérêt local de Corcelles à Château-Chinon, qui comprend 23 kilomètres sur 26, dans le département de la Nièvre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que le conseil général d'un département voisin juge nécessaire à la bonne exploitation de son réseau, la mise à l'enquête peut être autorisée par décret délibéré en Conseil d'État, et que, dans ce cas, le département intéressé peut poursuivre l'établissement de cette section, à condition d'en assurer seul les charges, et sous réserve de l'exercice, par le préfet de chaque département, des droits de contrôle qui lui appartiennent, en vertu des lois et règlements et du cahier des charges.

ARTICLE 2. — *Formalités de la concession.*

a) Pièces du contrat.

1279. Comme en matière de chemins de fer d'intérêt général, la concession comporte l'établissement de deux actes principaux (1) :

1° La convention, qui détermine, au point de vue financier, les droits et les obligations réciproques du concédant et du concessionnaire;

2° Le cahier des charges qui indique plus spécialement les obligations auxquelles sera tenu le concessionnaire vis-à-vis du public, et les dispositions prises en vue de la bonne marche du service.

Les cahiers des charges des différentes concessions sont établis suivant un cahier des charges type, établi sur la proposition du ministre des Travaux publics et approuvé par décret, après examen en Conseil d'État, par application de l'article 2 de la loi du 11 juin 1880. Le premier cahier des charges type fut approuvé par le décret du 6 août 1881; il a été modifié successivement par les décrets des 31 juillet 1898, 13 février 1900 et 16 juillet 1907.

La convention et la loi déclarative d'utilité publique

(1) Jugé qu'un département ne saurait assimiler à un véritable contrat des pourparlers et des lettres émanant du directeur d'une Compagnie de tramways, alors surtout que les engagements allégués émanaient d'une personne n'ayant pas qualité pour traiter au nom de la Compagnie. C. d'Ét. cont. 29 avril 1904.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui l'approuve peuvent apporter, dans le cas où elles sont justifiées, des dérogations aux clauses du cahier des charges-type.

1280. Dans le cas où la concession s'étend sur deux départements, dont chacun concède directement la partie de ligne située sur son territoire, il est passé, pour chaque département, une convention et un cahier des charges, avec le concessionnaire (1).

Dans le cas où un seul département donne la concession sur le territoire de deux départements intéressés, il n'est dressé qu'un cahier des charges et une convention pour les deux départements, mais ces actes sont complétés par une convention interdépartementale.

b) Choix du concessionnaire.

1281. Le choix du concessionnaire ne motive aucune disposition de la loi du 11 juin 1880.

Il en résulte que la liberté du conseil général ou du conseil municipal n'est entravée par aucune disposition, qu'il n'est pas obligatoire de procéder par voie d'adjudication, dans les formes déterminées par le décret du 18 septembre 1882 et que le choix du concessionnaire est, en définitive, arrêté de gré à gré.

---

(1) Le Conseil d'État a estimé qu'il n'était pas possible d'approuver une combinaison dans laquelle il n'était passé qu'une seule convention, signée à la fois par le concessionnaire et par les deux départements concédants, considérant que « l'adoption d'un texte unique, signé par les trois parties intéressées, paraît créer entre les départements une solidarité inadmissible, et étendre, contrairement à l'esprit et au texte de la loi de 1880, l'action de chacun des départements au delà des limites de son territoire... » et qu'elle donnerait lieu à des difficultés pour l'attribution du cautionnement, la propriété du matériel roulant en fin de concession, l'homologation des tarifs, etc. C. d'Ét., Trav. publ. 8 avril 1902, ch. de fer d'intérêt local de Pont-l'Évêque à Cormeilles.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c) Instruction.

1282. L'obtention de la concession par le demandeur donne lieu à des formalités assez longues.

Nous avons exposé celles qui précèdent l'accord entre le pouvoir concédant (conseil général ou conseil municipal) et le concessionnaire.

Avant d'être soumis au Parlement, le dossier de la concession est étudié dans tous ses détails, successivement :

Par le ministre des Travaux publics, au point de vue technique et au point de vue économique;

Par le ministre de l'Intérieur, au point de vue du concours financier des localités;

Par le ministre des Finances, au point de vue des subventions de l'État.

1283. Le dossier est ensuite examiné par le Conseil d'État, qui exerce sa critique sur toutes les parties du projet de loi.

La construction des chemins de fer d'intérêt local donne presque toujours lieu à emprunts départementaux ou communaux, et un décret en Conseil d'État doit approuver les voies et moyens qui permettent aux départements ou aux communes de subvenir aux engagements financiers qu'ils ont souscrits. Il en résulte que le Conseil d'État doit statuer, d'un côté, sur la déclaration d'utilité publique, de l'autre sur les voies et moyens.

1284. La procédure à suivre pour ce double examen a donné lieu à un certain nombre de difficultés. Suivant la procédure primitive, le Conseil d'État n'était saisi, tout d'abord, que de la déclaration d'utilité publique, renvoyée à l'examen de la section des Travaux publics. Cette procédure avait l'inconvénient de mettre, en quelque sorte, le Conseil devant un fait accompli, lorsqu'il se trouvait ultérieurement saisi des voies et moyens, ne pouvant refuser les ressources nécessaires à l'exécution d'une œuvre déjà déclarée d'utilité publique.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

A la suite d'un avis du Conseil d'État, en date du 8 août 1905, il fut convenu que, pour parer à cet inconvénient, le Conseil d'État serait saisi simultanément du dossier déclaratif d'utilité publique et du dossier des voies et moyens, qui feraient l'objet d'une étude simultanée.

1285. Cette procédure donna lieu à des inconvénients encore plus grands que ceux du système précédent; le plus souvent, en effet, l'examen du dossier déclaratif d'utilité publique amenait le Conseil d'État à modifier profondément les conventions qui lui étaient soumises, soit sous le rapport de la longueur des lignes concédées, soit au point de vue du régime financier. Ces modifications entraînaient, par le fait même, le bouleversement du dossier des voies et moyens; l'étude faite par le conseil général de la combinaison financière, ses démarches auprès des établissements de crédit étaient à recommencer.

Sur une proposition du ministre de l'Intérieur et du ministre des Travaux publics, en date du 1er février 1908, le Conseil d'État renonça à cette procédure; depuis lors, la Haute Assemblée n'est plus saisie, en premier lieu, que du dossier déclaratif d'utilité publique, mais ce dossier est communiqué à la section de l'Intérieur, toutes les fois que la section des Travaux publics ou le ministre de l'Intérieur croient utile de demander à cette section d'examiner si les charges assumées par le département ne dépassent pas ses possibilités financières.

D'ailleurs, aussitôt après l'avis donné au sujet de la déclaration d'utilité publique, le ministre de l'Intérieur provoque l'envoi, par le département, du dossier des voies et moyens, et, sauf exception, le Parlement n'est saisi du projet de loi que lorsque le Conseil d'État a émis son avis sur le deuxième dossier.

1286. On s'est demandé quelquefois si le pouvoir central, qui provoque la déclaration d'utilité publique, avait le pouvoir, en la limitant à une partie du projet approuvé par le conseil général, de modifier indirectement, par voie de conséquence, les dispositions d'une conven-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion passée entre un département et son concessionnaire.

Le Conseil d'État, sollicité par le ministre des Travaux publics et celui des Finances, d'effectuer d'office dans le décret déclaratif d'utilité publique, une semblable réduction du réseau des tramways du Puy-de-Dôme, a refusé de sanctionner cette pratique, « considérant que cette procédure est inadmissible au point de vue juridique, une convention entre les parties ne pouvant être modifiée ainsi d'office d'une manière implicite, par un décret, et l'État ne devant pas, sans un accord avec le département, effectuer lui-même la désignation des voies ferrées d'intérêt local, dont les départements ont, en principe, l'initiative, et dont ils supportent la charge ».

Il a refusé, dans la même espèce, d'admettre, une solution subsidiaire consistant à prononcer la déclaration d'utilité publique avec une clause résolutoire, dans le cas où les parties ne modifieraient pas leur accord dans le sens indiqué, « considérant qu'une procédure subordonnant, en fait, l'efficacité d'un acte du pouvoir central à une sorte d'approbation des pouvoirs locaux, est en contradiction avec les règles habituellement suivies dans notre droit politique » (1).

d) Droits des concessionnaires éventuels et des concurrents évincés.

1287. Il reste à examiner si le concessionnaire éventuel, dont la concession n'a pu devenir définitive par suite du défaut de l'approbation de l'autorité supérieure ou du Parlement, et les concurrents évincés ne peuvent faire valoir certains droits à une indemnité. Ils ont, en effet, exposé des frais plus ou moins importants pour les études auxquelles ils ont dû se livrer, les plans qu'ils ont dressés, etc.

---

(1) C. d'Ét., Trav. publ. Tramways Puy-de-Dôme, 15 juin 1909.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En ce qui concerne les concessionnaires éventuels, la jurisprudence du Conseil d'État est très nette. Partant de ce principe, déjà rappelé, que la concession ne devient définitive que par la déclaration d'utilité publique, le Conseil d'État décide que le concessionnaire éventuel n'a aucun droit acquis. Il repousse, en conséquence, toute action en indemnité dirigée contre le département ou la commune. Peu importe, du reste, que le refus de donner suite au projet provienne de l'administration supérieure ou du Parlement ; peu importe même que ce refus émane de l'autorité concédante, à laquelle le projet, primitivement arrêté par elle, aurait été retourné en lui demandant de lui apporter des modifications importantes. Elle est libre de ne pas accepter une situation qui n'est plus celle qu'elle avait eue en vue. Le Conseil d'État ne fait exception à cette jurisprudence que lorsque c'est par son propre fait (à condition que ce fait ait le caractère d'une faute), que l'autorité concédante a empêché la concession de devenir définitive ou bien encore lorsqu'elle a retiré quelque avantage des études faites par le concessionnaire éventuel (1).

1288. Quant aux concurrents évincés, on ne saurait évidemment les traiter plus favorablement puisqu'ils n'ont jamais eu même un droit éventuel. En se présentant pour obtenir la concession, ils ont couru un aléa. Ils

---

(1) C. d'Ét. cont. 1er mai 1891, Bardon, Mallet et Cie (à la suite du refus de l'État d'accorder le total de la subvention, à l'octroi de laquelle le département avait déclaré subordonner la concession); 12 juin 1891, Compagnie des chemins de fer départementaux (à la suite du refus par l'État de comprendre dans la déclaration d'utilité publique certaines lignes qui faisaient partie de l'ensemble des lignes visées dans le contrat primitif); 16 juin 1893, Chevalier, Lambert et autres; 10 février 1899, Société des Chemins de fer à intérêts garantis. V. aussi sur le principe Cass. 6 décembre 1875. D. 76.1.131 et 12 décembre 1881. D. 82.1.131.

Il a été jugé de même qu'un département ne saurait être tenu à indemnité, si, à la suite du refus du ministre des Travaux publics d'approuver un projet de tramway, la même ligne est reprise comme chemin de fer d'intérêt local et concédée à une autre Compagnie C. d'Ét. cont. 19 mars 1910.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

n'ont donc droit à aucune indemnité, à moins que le cahier des charges n'impose au concessionnaire le remboursement de leurs frais d'études.

Il a été jugé de même que le conseil général ne pouvait être mis en cause par aucun des concurrents, dans une espèce où il s'était borné à inviter les personnes désireuses d'obtenir la concession à présenter des propositions, sans s'engager à donner la concession à celui des concurrents qui ferait les propositions jugées les meilleures (1).

e) Modification des concessions.

1289. En principe, un acte de concession ne devrait être modifié qu'avec le concours des autorités qui sont intervenues lors de la concession elle-même.

L'article 11 de la loi du 11 juin 1880 apporte à cette règle certains tempéraments. Il décide que la cession totale ou partielle de la concession, la fusion de concessions, le changement de concessionnaires, la substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, l'élévation des tarifs au-dessus du maximum fixé, pourront être approuvés par décret en Conseil d'État, sur avis conforme du conseil général (ou du conseil municipal).

Le paragraphe 2 de l'article 10 déclare que les autres modifications pourront être faites par l'autorité qui a consenti la concession (conseil général, conformément aux articles 48 et 49 de la loi du 10 août 1897, conseil municipal sous réserve de la délibération de l'approbation par le préfet).

1290. La jurisprudence du Conseil d'État interprète dans un sens limitatif les dispositions que nous venons de rappeler; elle décide que la procédure du décret n'est admissible, que dans les cas strictement déterminés à

(1) C. d'Ét. cont. 8 avril 1892.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'article 10, et que le conseil général ne peut modifier des clauses importantes de conventions (1).

C'est ce que rappelle un avis du 3 juillet 1901 (chemin de fer d'intérêt local de Sens à Egreville) : « La jurisprudence du Conseil d'État, telle qu'elle s'est affirmée dans de nombreuses espèces depuis 1893 (chemin de fer d'intérêt local de Mamers à Saint-Calais), a toujours interprété l'article 10 de la loi du 11 juin 1880 en ce sens, qu'en dehors des cas limitativement déterminés où l'intervention d'un décret en Conseil d'État est prévue par ledit article, ou des modifications de moindre importance qu'il appartient au Conseil général d'autoriser, aucun changement ne peut être apporté à une convention approuvée par la loi qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, sans recevoir également la sanction du Parlement » (2).

1291. L'application de cet article a, d'ailleurs, démontré la difficulté de distinguer pratiquement les modifications importantes de celles de moindre importance, dont la décision pouvait être laissée au conseil général.

Aussi, dans le système du projet de loi voté à la Chambre des députés, est-il prévu qu'en dehors des cessions totales ou partielles de concessions, et des substitutions de sociétés, qui resteront sous le régime de l'approbation par décret en Conseil d'État, toutes les modifications aux conditions de la concession ne pourront être approuvées que dans les formes exigées pour la concession.

---

(1) Par exemple, relèvement des dépenses de matériel roulant fixées à forfait par la convention, et de la série de prix annexée. C. d'Ét. Trav. publ. 22 février 1910, ch. de fer d'intérêt local des Alpes-Maritimes.

(2) Le précédent de la ligne de Mamers à Saint-Calais est d'autant plus net, dans ce sens, que cette ligne avait été déclarée d'utilité publique sous le régime antérieur à la loi de 1880, c'est-à-dire, par un décret en date du 16 août 1867.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION II

CONSTRUCTION

§ 1. — *Construction par le concessionnaire.*

ARTICLE PREMIER. — *Présentation, instruction et approbation des projets.*

1292. Par suite de la déclaration d'utilité publique, la ligne projetée est classée comme chemin de fer d'intérêt local et acquiert son existence légale. Il reste à en effectuer la construction, autorisée par le législateur. Toutefois la loi de 1880 exige encore, avant le commencement des travaux, certaines formalités complémentaires.

L'exécution de ces travaux exige, en effet, des projets étudiés dans tous leurs détails. Aussi le dossier doit-il être complété, s'il ne les contient déjà, par les plans, les profils, les mémoires nécessaires à cet effet. Ce dossier est d'abord communiqué à l'ingénieur en chef du département qui émet son avis. Puis il est transmis par le préfet, au conseil général qui statue définitivement sur les projets d'exécution (1).

1293. Il se peut que l'Administration désapprouve certaines dispositions adoptées. La loi autorise, en ce cas, le ministre des Travaux publics, dans les deux mois qui suivent la délibération, sur la proposition du préfet, et après avoir pris l'avis du conseil général des Ponts et Chaussées, à appeler le conseil général du département à délibérer de nouveau sur les projets (2). Mais là s'arrête son pouvoir et le conseil général demeure entièrement libre de la décision définitive.

---

(1) L. 11 juin 1880. Art. 3.
(2) *Ibid.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il en est autrement, lorsqu'il s'agit d'une ligne devant s'étendre sur plusieurs départements et quand les conseils généraux sont en désaccord. La loi confère alors au ministre des Travaux publics le droit de statuer directement (1).

Si la ligne est simplement communale, les attributions exercées par le conseil général sont dévolues au conseil municipal. Mais, tandis que la délibération de l'assemblée départementale est exécutoire par elle-même, sauf le droit pour le ministre de l'inviter à délibérer de nouveau, celle du conseil municipal est toujours soumise à l'approbation préfectorale (2).

1294. Indépendamment des projets d'exécution, les travaux comportent des projets de détail des ouvrages, documents techniques dont l'approbation est réservée au préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef, qu'il s'agisse d'une ligne départementale ou communale (3).

Toutefois, dans le cas où les travaux affectent des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie, l'approbation spéciale du ministre des Travaux publics est nécessaire (4).

Les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations doivent être remis par le concessionnaire au préfet, dans un délai que le cahier des charges type fixe à six mois, mais qui peut varier pour chaque concession, d'après la plus ou moins grande urgence de la ligne, les difficultés d'études définitives, etc... (5). Ces projets d'ensemble comprennent un extrait de la carte au 1/80.000, un plan général à l'échelle de 1/10.000, un profil en long à l'échelle de 1/5.000 pour les longueurs et de 1/1.000 pour les hauteurs cotées par rapport au niveau moyen de la mer, un certain nombre de

---

(1) L. 11 juin 1880. Art. 3.
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*
(4) Cahier des charges type du 6 août 1881, modifié par décrets des 31 juillet 1898, 13 février 1900 et 16 juillet 1907, art. 3.
(5) Cahier des charges type, art. 3.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

profils en travers à l'échelle de 0,005 par mètre et le profil type de la voie à l'échelle de $0^m,02$ par mètre, enfin un mémoire justificatif et un devis descriptif. Le profil en long indique les distances kilométriques du chemin de fer, la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe, la longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé avec leur rayon. La position des gares et stations projetées et celle des cours d'eau et des voies de communication traversés, des passages à niveau inférieurs ou supérieurs doivent également être indiquées tant sur le plan, que sur le profil en long (1).

1295. Ainsi qu'il résulte du texte, il ne s'agit que d'indications; la position prévue peut ne pas être celle qui sera adoptée dans l'exécution. C'est, en effet, à la suite d'une enquête spéciale, que le conseil général (ou le conseil municipal) arrête définitivement le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises, sur la proposition du concessionnaire (2). En principe, le cahier des charges de la concession stipule que des stations seront en tout cas établies dans certaines localités déterminées.

1296. Si, au cours de l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, elles ne peuvent être créées qu'en vertu d'un accord entre le concédant et le concessionnaire. Il est alors procédé à une enquête spéciale. L'emplacement est arrêté par le conseil général ou le conseil municipal, le concessionnaire entendu.

Mais le concédant ne peut pas plus contraindre le concessionnaire à l'établissement de gares non prévues au cahier des charges ou n'ayant pas fait l'objet d'un accord ultérieur, que le concessionnaire ne pourrait imposer au concédant la charge d'une gare qu'il aurait construite de son propre chef (3).

---

(1) Cahier des charges type, art. 5.
(2) Cahier des charges type, art. 9.
(3) C. d'Ét. cont. 5 décembre 1884. Société anonyme Belge des chemins de fer; 23 mai 1890, Société générale des chemins de fer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1297. Toutefois, lorsqu'il s'agit de gares d'évitement, l'accord préalable n'est plus nécessaire et le concessionnaire n'a qu'un droit d'observations. Le nombre, l'étendue et l'emplacement de ces gares sont déterminés par le préfet, le concessionnaire étant simplement entendu. De plus, si la sécurité publique l'exige, le préfet peut, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations (1). Ce droit du préfet ne saurait d'ailleurs être étendu au delà des limites fixées par le cahier des charges, et un arrêté qui, pour édicter une telle mesure, s'appuierait sur des motifs étrangers aux nécessités de la sécurité publique serait entaché d'excès de pouvoir.

Article 2. — *Acquisition des terrains.*

1298. A moins que le département (ou les communes) n'ait pris l'engagement de les fournir, c'est au concessionnaire qu'il appartient d'acquérir les terrains nécessaires à la ligne. A cet effet, il est mis aux lieu et place de l'Administration, en ce qui concerne le droit d'expropriation et celui d'occupation temporaire (2).

Les terrains peuvent être acquis, soit par cession amiable, soit par expropriation. Nous nous bornerons à rappeler que l'expropriation doit être poursuivie, conformément à la loi du 3 mai 1841 (3), bien qu'à différentes reprises, on ait proposé de rendre applicable aux lignes d'intérêt local la procédure plus rapide, plus simple, instituée par la loi de 1836 pour les chemins vicinaux. Repoussée par le législateur de 1865, l'application de l'article 16 de la loi de 1836 avait été votée par la Chambre, lors de la discussion de la loi de 1880 (4), mais pour le cas seule-

économiques; 14 mai 1897, Société de construction des Batignolles; 6 août 1898, Société de construction des Batignolles.

(1) Cahier des charges type, art. 9.

(2) Art. 21 et 22 du cahier des charges type du 6 août 1881.

(3) Voir Cass. civ. 21 décembre 1910.

(4) Séance du 20 décembre 1879.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment où les expropriations nécessaires ne devaient porter que sur les élargissements ou sur des déviations accessoires d'un chemin vicinal. Cette disposition a disparu, sans qu'aucune explication ait été donnée, du texte définitif (1). Ajoutons enfin que le projet voté par la Chambre et actuellement soumis au Sénat écarte la loi de 1841 et adopte, pour toutes les voies ferrées d'intérêt local, la procédure de la loi de 1836.

De même que pour les chemins de fer d'intérêt général, l'incorporation au chemin de fer de biens du domaine public, ne donne pas lieu à expropriation. Elle se fait par voie de changement d'affectation (2). .

Article 3. — *Exécution et réception des travaux.*

1299. Les conditions dans lesquelles les travaux doivent être exécutés, les détails techniques auxquels le concessionnaire est tenu de se conformer, sont déterminés par le cahier des charges.

Nous ne pouvons qu'indiquer ici les dispositions principales que contient à ce sujet le cahier des charges type, auquel le cahier des charges spécial de chaque concession peut d'ailleurs apporter des dérogations.

D'après le cahier des charges type, les travaux doivent être commencés dans un certain délai, à partir de la loi déclarative d'utilité publique. On peut fixer un délai d'achèvement différent pour chaque section (3). La ligne ne comporte qu'une voie, sauf aux gares d'évitement. Toutefois, le concessionnaire peut être tenu d'exécuter à

---

(1) La loi du 11 juin 1880 décide, au contraire, pour les tramways, dans son article 26, que l'expropriation aura lieu conformément à la loi de 1836.

(2) V. *supra*, n° 72. Ce principe devrait encore recevoir son application, si le jugement d'expropriation avait prononcé l'expropriation d'une parcelle, faisant partie du domaine public et que le jury eût alloué une indemnité hypothétique. On ne saurait prétendre qu'il y a chose jugée, car le jugement d'expropriation n'a pas statué sur la question du droit à indemnité. Douai, 21 mai 1900. D. 1901.2.284.

(3) Cahier des charges type, art. 2.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ses frais une seconde voie, lorsque la recette brute kilométrique atteint un chiffre, fixé ordinairement à 35,000 fr. pendant une année. En dehors de ce cas, le préfet, au nom du département, ou le ministre des Travaux publics, au nom de l'État, peuvent requérir à toute époque l'exécution d'une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie. Si les travaux de la double voie ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'Administration peut mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre, et exécuter elle-même les travaux (1). Les terrains acquis pour le chemin de fer ne peuvent pas recevoir une autre destination (2). La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails varie de $1^{m},44$ (largeur des voies d'intérêt général) à $0^{m},60$. Elle est ordinairement d'un mètre (3).

1300. Le cahier des charges détermine le gabarit du matériel roulant, la largeur de l'entrevoie pour les parties à deux voies, la largeur des accotements, l'épaisseur du ballast, le rayon des courbes, le poids des rails (4).

Le concessionnaire est tenu de rétablir les communications interceptées à la traversée des routes et des chemins, suivant les dispositions approuvées par l'Administration compétente. Pour les passages supérieurs et inférieurs, les dimensions des viaducs et des ponts sont fixées par le ministre des Travaux publics ou le préfet, selon qu'il s'agit d'une route nationale ou départementale ou bien d'un chemin vicinal (5).

Lorsque la ligne à établir croise une autre ligne, c'est le

---

(1) Cahier des charges type, art. 6.

(2) *Ibid.*

(3) Cahier des charges type modifié par D. 13 février 1900, art. 7; une circulaire ministérielle du 12 janvier 1888 décide que, sauf exceptions dûment justifiées, la largeur d'un mètre sera seule admise, afin d'unifier les lignes d'intérêt local.

(4) Cahier des charges type, art. 7, 8 et 19.

(5) Cahier des charges type, art. 10, 11, 12.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dernier concessionnaire qui supporte l'intégralité des dépenses que nécessite le croisement. Il a même été jugé que si la première Compagnie a été autorisée à supprimer une de ses deux voies, sauf à la rétablir à la première réquisition et que, postérieurement à l'établissement d'une nouvelle ligne croisant la première, la deuxième est rétablie, ce n'est pas moins le concessionnaire de la nouvelle ligne qui a à sa charge les frais de la traversée de la deuxième voie (1).

1301. Le concessionnaire doit également rétablir et assurer à ses frais l'écoulement des eaux. Les dimensions des fossés d'écoulement sont fixées par le préfet, sur la proposition du concessionnaire (2); celles des viaducs sont déterminées par le cahier des charges de la concession ou par l'Administration. Dans tous les cas où celle-ci le juge utile, il peut être accolé aux ponts établis par le concessionnaire pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons; mais l'excédent de dépenses qui en résulte est supporté, suivant les cas, par l'État, le département ou la commune (3). Les dimensions des souterrains sont également indiquées par le cahier des charges (4).

1302. Le préfet détermine, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières des passages à niveau ainsi que les abris ou maisons de gardes et agrée le mode et la disposition des clôtures.

Il peut, du reste, conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, dispenser le concessionnaire de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés et de clôturer les voies. Toutefois, il ne doit accorder que sur justifications spéciales cette dispense dans la traversée des lieux habités, dans les parties contiguës à des chemins

---

(1) C. d'Et. cont. 14 février 1896, Compagnie de Lyon; 26 décembre 1902, Compagnie des chemins de fer départementaux.
(2) Cahier des charges type, art. 15 et 7.
(3) Cahier des charges type, art. 15.
(4) Cahier des charges type, art. 16.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

publics, sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau et aux abords des stations (1).

1303. Fréquemment, une clause du cahier des charges impose au concessionnaire l'obligation de n'employer pour l'exécution des travaux, que des ouvriers français et du matériel français, sauf dérogations autorisées par le préfet.

1304. Les travaux sont soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des Travaux publics (2).

1305. D'après le cahier des charges type, les travaux doivent être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées entre entrepreneurs agréés à l'avance. Il ne peut être procédé par voie de régie ou de traité direct qu'avec l'assentiment de l'assemblée générale des actionnaires de la Société concessionnaire. Tout marché à forfait est interdit (3).

Si les travaux sont terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, avant que la ligne soit complètement achevée, le préfet (ou le maire) désigne des commissaires qui procèdent à la réception provisoire. Après quoi le préfet (ou le maire) autorise la mise en exploitation de ces parties. Toutefois ces réceptions partielles ne deviennent définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer. Celle-ci est faite dans la même forme que les réceptions partielles (4).

1306. Des délais sont prévus pour l'exécution des travaux. Le Conseil d'État a rappelé à maintes reprises que ces délais doivent partir non de l'approbation des

---

(1) L. du 11 juin 1880, art. 20 ; Cahier des charges type. art. 13 et 20. — V. pour les chemins de fer d'intérêt général, *supra* n° 85.
(2) Cahier des charges type, art. 26.
(3) Cahier des charges type, art. 26.
(4) Cahier des charges type, art. 27.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

projets mais de la date de la déclaration d'utilité publique (1).

Article 4. — *Bornage.*

1307. Immédiatement après l'achèvement des travaux et, au plus tard, six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire fait faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant du département (ou de la commune), ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Il fait dresser également à ses frais, contradictoirement avec les agents désignés par le préfet (ou le maire), un état descriptif, de tous les ouvrages d'art, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages (2).

Les terrains acquis par le concessionnaire, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviennent partie intégrante du chemin de fer, donnent lieu aux mêmes formalités (3).

Article 5. — *Travaux complémentaires.*

1308. Les travaux complémentaires sont, en principe, soumis aux mêmes formalités d'approbation que les travaux primitifs (4). C'est là une règle qui a été développée à propos des chemins de fer d'intérêt général (5).

Rappelons seulement qu'au cours de l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes, ne peuvent être établies qu'à la suite d'un accord entre le concédant et le concessionnaire et que, d'autre part, le préfet a le

---

(1) C. d'Ét., Trav. publ. 29 mars 1904 (tramways de la Manche).
(2) Cahier des charges type, art. 28.
(3) *Ibid.*
(4) V. D. 20 mars 1882, art. 2; V. C. d'Et. cont. 22 janv. 1892 Jaulerry.
5) V. *supra*, nos 91 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pouvoir de prescrire, si la sécurité publique est en jeu, de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations (1).

1309. La loi de finances du 17 avril 1906 (2) a étendu aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways le régime des surtaxes locales temporaires que la loi du 26 octobre 1897 avait créé, à l'égard des lignes d'intérêt général, pour le service des emprunts contractés par un département, une commune ou une chambre de commerce, en vue de subvenir à l'établissement, à la transformation ou à l'amélioration, soit d'une gare, station ou halte de chemin de fer, soit de ses dépendances, soit des voies de communication, passages supérieurs, inférieurs, ou à niveau situés aux abords (3).

Article 6. — *Entretien.*

1310. Il va de soi que le concessionnaire est tenu d'entretenir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances. Sinon, il y est pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire. Le montant des avances faites par l'Administration est, en ce cas, recouvré au moyen de rôles que le préfet rend exécutoires (4). L'Administration est également armée de certains pouvoirs de coercition vis-à-vis du concessionnaire refusant d'exécuter ses obligations. Elle peut invoquer l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, prononcer la déchéance, saisir les revenus des cinq dernières années de concession ou confisquer tout ou partie du cautionnement.

---

(1) Cahier des charges type, art. 9.
(2) L. 17 avril 1906, art. 64.
(3) V. *supra*, n° 100.
(4) Cahier des charges type, art. 29. V. aussi *supra*, n°s 101 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 2. — *Construction par le département ou la commune.*

1311. Si, au lieu de recourir à un concessionnaire pour construire la ligne, le département (ou la commune) se charge de la construction, les travaux peuvent être exécutés, soit par adjudication, soit par marché de gré à gré, soit enfin en régie.

Nous n'avons pas à étudier ici ces trois modes d'exécution des travaux publics. Nous nous bornerons à rappeler que l'adjudication est le procédé normalement employé. Le marché de gré à gré ne peut être admis, d'ailleurs, que dans les cas prévus à l'article 18 du décret du 18 novembre 1882. Consulté sur le point de savoir si le cahier des charges, annexé à la loi déclarative d'utilité publique, pouvait autoriser des dérogations à la disposition de cet article qui interdit les marchés de gré à gré pour les sommes supérieures à 20,000 francs, le Conseil d'État a répondu négativement dans les termes suivants : « Considérant que tous les marchés ou contrats passés par les départements sont soumis aux règles de la comptabilité publique et qu'ainsi les dispositions spéciales d'un cahier des charges, annexé à une loi qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, ne peuvent avoir ni pour objet ni pour effet de déroger à ces règles générales; qu'une telle dérogation ne pourrait y être apportée que par une disposition expresse d'une loi ou d'un règlement d'administration publique (1). »

1312. Quant à l'instruction et à l'approbation de projets, aux acquisitions de terrains et à l'exécution matérielle des travaux, elles sont soumises aux mêmes règles générales que lorsque la construction est confiée à un concessionnaire. Le fait que c'est le concédant lui-même qui effectue

(1) Avis des sections réunies des Trav. publ. et de l'Int. 26 mars 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour son compte les travaux ne saurait, en effet, avoir aucune influence sur les dispositions techniques qu'il a paru nécessaire de réunir dans un cahier des charges type dans l'intérêt de la bonne exécution de la ligne et de la sécurité publique.

1313. Lorsque le département s'est chargé de la rédaction du projet définitif d'une ligne et de l'exécution des travaux, il doit réparation au concessionnaire des retards et des dommages résultant des défectuosités du travail, encore bien que ces mécomptes aient pour origine les imperfections de l'avant-projet, œuvre du concessionnaire (1).

SECTION III

DOMAINE

§ 1. — *Domanialité publique des chemins de fer d'intérêt local.*

1314. Les chemins de fer d'intérêt local font partie du domaine public, comme les lignes d'intérêt général. Il n'existe pas, il est vrai, dans la loi du 11 juin 1880, de disposition semblable à celle de l'article 1er de la loi du 15 juillet 1845 (2), aux termes duquel les chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie. Mais il est admis unanimement, en argumentant *a contrario* de l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, que la loi de 1845 s'applique aux chemins de fer d'intérêt local (3). Cette intention du législateur ne paraît pas douteuse. Il en était déjà ainsi sous le régime de la loi du 12 juillet 1865 (4). D'autre part, il est inadmissible que le législateur de 1880 ait entendu écarter l'application

---

(1) C. d'Ét. cont. 17 juillet 1903.
(2) V. *supra*, n° 118.
(3) Picard, *Traité des chemins de fer*, t. II, p. 117-118; Aucoc, *Conférences de droit administratif*, t. III; n° 1710-1711.
(4) L'article 4 de la loi du 12 juillet 1865 le déclare expressément.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la loi de 1845, aux chemins de fer d'intérêt local, alors qu'il la consacre formellement pour les tramways (1). Il est de toute évidence que, s'il n'a pas été aussi explicite en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local, c'est qu'il a considéré que la loi de 1845 concernait tous les chemins de fer, quelle que fût leur catégorie et quelle que fût l'autorité concédante. L'article 33 du cahier des charges type contient encore un argument en ce sens. Enfin la domanialité publique des lignes d'intérêt local est attestée par l'article 11 de la loi de 1880 (2). Elles font d'ailleurs partie, suivant qu'elles ont été concédées par un département ou une commune, du domaine public départemental ou communal.

Les conséquences de cette domanialité ont été exposées plus haut, à propos des chemins de fer d'intérêt général (3). Nous ne pouvons que nous référer à ce qui a été dit, notamment au sujet de l'imprescriptibilité, de l'inaliénabilité du chemin de fer, des occupations temporaires qui peuvent être consenties à titre précaire et révocable à des tiers, de la formation et de la consistance du domaine public des chemins de fer d'intérêt local (4), et du déclassement des terrains qui en font partie (5).

1315. Il ne faut pas confondre les déclassements, qui font perdre aux terrains déclassés, le caractère de biens du domaine public, pour les faire rentrer dans le domaine privé et les rendre ainsi aliénables et prescriptibles, avec le passage d'un domaine public dans un autre.

Tel est le cas d'une voie d'intérêt local qui est incorporée par une loi au réseau d'intérêt général; elle cesse de faire partie du domaine public départemental ou communal pour entrer dans le domaine public de l'État.

---

(1) L. 11 juin 1880, art. 37.

(2) L. 11 juin 1880, art. 11, § 1. « A toute époque, une voie peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'État. »

(3) V. *supra*, nos 122 et suiv.

(4) V. *supra*, nos 131 et suiv.

(5) V. *supra*, nos 143 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Nous rappelons que l'article 11 de la loi de 1880 prévoit cette hypothèse et en règle les conséquences (1).

L'État est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires (2). Il peut être dû une indemnité au département ou à la commune, ou encore au concessionnaire s'il est évincé. Nous examinerons ce dernier point dans la section consacrée au rachat; aucune indemnité n'est due si le classement dans le réseau d'intérêt général intervient avant que la concession d'intérêt local ne soit devenue définitive (3).

§ 2. — *Régime des propriétés riveraines.*

Article premier. — *Droits des riverains.*

1316. Pour les chemins de fer d'intérêt local comme pour ceux d'intérêt général, le caractère spécial de leur destination ne permet pas que les riverains aient sur eux les mêmes droits que sur les routes et les chemins. Nous ne pouvons à ce sujet que nous référer aux observations présentées plus haut (4).

Article 2. — *Servitudes.*

1317. La loi du 15 juillet 1845 étant applicable aux chemins de fer d'intérêt local, il s'ensuit que ceux-ci sont soumis, comme les chemins de fer d'intérêt général, aux lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts

---

(1) V. *supra*, n° 1254 et suiv.
(2) C. d'Et. cont. 27 juin 1890, département de la Somme.
(3) C. d'Et. cont. 24 novembre 1882, Henry Michel.
(4) V. *supra*, n°s 158 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de terre et autres objets quelconques (1), ou qui concernent l'alignement, l'écoulement des eaux, l'occupation temporaire des terrains en cas de réparation, la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés, le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières dans la zone déterminée à cet effet (2).

Les chemins de fer d'intérêt local sont également soumis aux servitudes spéciales établies par la loi de 1845 en ce qui concerne les distances à observer pour les constructions, les dépôts de matières inflammables, de matériaux, d'engrais, etc. (3).

1318. Le cahier des charges type dispose, pour le cas où la ligne traverse une concession de mine, que les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine qui peuvent être imposés par le ministre des Travaux publics, ainsi que les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, sont à la charge du concessionnaire du chemin de fer (4). D'autre part, si la ligne doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières où les traverser souterrainement, elle ne peut être livrée à la circulation avant que les excavations qui peuvent en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. Les travaux que le ministre des Travaux publics peut ordonner à cet effet sont exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire (5).

(1) L. 15 juillet 1845, art. 2,.
(2) L. 15 juillet 1845, art. 3,.
(3) L. 15 juillet 1845, art. 5, 6, 7, 8. V. *supra*, n^{os} 170 et suiv.
(4) Cahier des charges type, art. 24.
(5) Cahier des charges type, art. 25.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION V

EXPLOITATION TECHNIQUE

§ 1. — *Textes réglementaires de l'exploitation technique.*

1319. La plupart des règles auxquelles est soumise l'exploitation technique se trouvent édictées dans l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. Ce règlement s'applique aussi bien aux lignes d'intérêt local qu'à celles d'intérêt général, puisqu'il a été rendu en vertu de la loi du 15 juillet 1845, qui elle-même est applicable, nous l'avons dit, aux chemins de fer d'intérêt local. L'article 77 du décret du 1er mars 1901, dispose d'ailleurs que, pour les chemins de fer d'intérêt local, les attributions conférées au ministre des Travaux publics sont exercées par le préfet, si elles ne sont déjà réservées, soit au ministre, soit à d'autres autorités par les lois et règlements.

Le décret du 1er mars 1901 formule les règles générales. Mais le cahier des charges type contient, au point de vue technique, certaines autres dispositions que la plupart des cahiers des charges des concessions reproduisent.

Ce sont seulement ces dispositions qui vont être rappelées ; les prescriptions du décret du 1er mars 1901 ont été étudiées plus haut (1).

1320. Si le chemin de fer d'intérêt local emprunte partiellement le sol des routes, il est soumis, sur les sections empruntées, aux prescriptions du décret du 16 juillet 1907 qui a remplacé le décret du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique pour l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques, sans préjudice de l'application de l'ordonnance de 1846-1901 (2). Le cahier des charges doit être également, dans

(1) V. *supra*, nos 179 et suiv.
(2) D. 16 juillet 1907, art. 80.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ce cas, complété par les articles du cahier des charges des tramways applicables dans l'espèce. Nous en indiquerons les principales dispositions, quand nous traiterons des tramways.

§ 2. — *Prescriptions relatives à la sécurité de l'exploitation et du public.*

ARTICLE PREMIER. — *Voie.*

a) Entretien. — 1321. Le concessionnaire doit constamment entretenir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre. Les frais d'entretien et ceux des réparations ordinaires et extraordinaires sont entièrement à sa charge (1).

Si le concessionnaire manque à cette obligation, il y est pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire. Le montant des avances est recouvré au moyen de rôles que le préfet rend exécutoires (2).

Le défaut ou l'insuffisance de l'entretien ou des réparations peut entraîner pour le concessionnaire de plus graves conséquences, en particulier la mise sous séquestre ou la déchéance (3).

b) Clôtures. — 1322. On a vu plus haut que la loi de 1880 (4) autorise le préfet à dispenser le concessionnaire de poser, le long de tout ou partie de la voie ferrée, la clôture prescrite par la loi de 1845 (5). Le cahier des charges type précise et limite le droit du préfet, en subordonnant la dispense à des justifications spéciales pour la traversée des lieux habités, les parties contiguës à des

---

(1) Cahier des charges type, art. 29. V. *supra*, n° 190.
(2) Cahier des charges type, art. 29. V. *supra*, n° 190.
(3) Cahier des charges type, art. 39.
(4) L. 11 juin 1880, art. 20.
(5) L. 15 juillet 1845, art. 4. Conf. loi du 26 mars 1897.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chemins publics, les abords des passages à niveau et ceux des stations (1).

c) *Passages à niveau.* — 1323. Comme pour les clôtures, la loi de 1880 donne au préfet la faculté de dispenser le concessionnaire de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés, par dérogation à la loi de 1845 (2). Aucune forme n'est prescrite pour la dispense de barrières. Elle peut résulter implicitement de ce que le Préfet a indiqué les passages qui devaient être munis de barrières (3). Le cahier des charges type contient pour ces traversées des prescriptions de détail : les rails ou les contre-rails ne doivent présenter aucune saillie ni dépression ; le croisement du chemin de fer et des routes ne peut, en principe, s'effectuer sous un angle inférieur à 45° ; l'ouverture des passages doit être d'au moins 6 mètres pour les routes nationales et départementales et les chemins de grande communication, de 4 mètres pour les autres ; la déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau est réduite à 20 millimètres par mètre au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage. C'est le préfet qui détermine, lorsqu'il y a lieu, les types de barrières et des abris ou maisons de gardes (4).

Les observations faites au sujet des lignes d'intérêt général trouvent ici encore leur application, notamment au point de vue des questions de responsabilité d'accidents à la traversée des passages à niveau, ou au croisement à niveau d'un autre chemin de fer ou d'un tramway (5).

d) *Police des gares.* — 1324. Conformément au décret du 1er mars 1901, c'est le préfet qui arrête les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public.

---

(1) Cahier des charges type, art. 20.
(2) L. 11 juin 1880, art, 20. L. 15 juillet 1845, art. 4. Cont. loi du 26 mars 1897.
(3) Cass. Civ., 24 avril 1894. D. 94.1.331.
(4) Cahier des charges type, art. 13.
(5) V. *supra*, nos 195 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

C'est lui qui réglemente notamment l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours (1).

ARTICLE 2. — *Matériel roulant.*

1325. Par une circulaire, en date du 8 juillet 1908, le ministre des Travaux publics a invité les préfets à faire leurs efforts en vue d'amener la réalisation de l'unité technique des chemins de fer d'intérêt local et des tramways afin que le matériel de chaque réseau pût circuler sur les autres réseaux.

1326. Les machines locomotives doivent être construites sur les meilleurs modèles; elles doivent consumer leur fumée et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'Administration pour leur mise en service (2).

Les voitures à voyageurs, également faites d'après les meilleurs modèles, doivent être suspendues sur ressorts. Elles peuvent être à deux étages, sauf lorsque la largeur de la voie est inférieure à 1 mètre. L'étage inférieur doit être complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit. Si les voitures comportent un étage supérieur, il est couvert et garni de banquettes avec dossiers; les escaliers y donnant accès, sont munis de garde-corps solides, d'au moins $1^{m},10$ de hauteur utile. Les dossiers et les banquettes sont inclinés et les dossiers élevés à la hauteur de la tête des voyageurs (3).

Le préfet arrête les dispositions relatives de chaque

---

(1) D. 1er mars 1901, art. 1. Art. 66 pour les crieurs, vendeurs et distributeurs. V. *supra*, nos 202 et 203.

(2) Cahier des charges type, art. 31. V. aussi *supra*, n° 206 et suiv. La surveillance des machines et appareils à vapeur des chemins de fer d'intérêt local et tramways a fait l'objet des circulaires du ministre des Travaux publics, des 22 juillet 1899 et 4 septembre 1906.

(3) Cahier des charges type, art. 31.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

classe. Il peut exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé aux dames seules (1).

Les voitures de voyageurs doivent être chauffées pendant la saison froide, sauf exceptions autorisées par le préfet, sur l'avis du service du contrôle (2).

ARTICLE 3. — *Exploitation.*

1327. A moins d'une autorisation spéciale du préfet, tout train régulier de voyageurs doit contenir un nombre de voitures de toutes classes, suffisant pour tous les voyageurs qui se présentent (3). Nous ne pouvons que renvoyer à ce que nous avons dit pour les chemins de fer d'intérêt général, en ce qui concerne la composition et la marche des trains (4), les règles applicables aux freins (5) et aux signaux (6) et les prescriptions imposées au public dans un but de sécurité (7).

1328. Le transport des matières dangereuses ou infectes est soumis au règlement du 12 novembre 1897, qui a été rendu applicable aux chemins de fer d'intérêt local par les circulaires des 29 janvier et 22 mars 1898. Ces deux circulaires donnent cependant aux préfets le droit d'y apporter les dérogations jugées nécessaires.

§ 3. — *Prescriptions relatives aux besoins et à la commodité du public.*

1329. Nous rappellerons seulement que, pour les chemins de fer d'intérêt local, c'est le préfet qui détermine, sur la proposition du concessionnaire et sur l'avis du service du contrôle, le maximum de la vitesse des convois de

(1) Cahier des charges type, art. 3.
(2) *Ibid.*; — D. 1er mars 1901, art. 24.
(3) Cahier des charges type, art. 42.
(4) V. *supra*, nos 218 et suiv.
(5) V. *supra*, nos 214 et suiv.
(6) V. *supra*, nos 221 et suiv.
(7) V. *supra*, n° 228.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains. Il a le droit de prescrire, à toute époque, les modifications ou additions qu'il juge nécessaire d'apporter aux horaires des trains, pour la sûreté de la circulation et les besoins du public (1).

1330. Le cahier des charges fixe, dans son article 32, le nombre de trains qui doivent circuler sur la ligne. Conformément à la jurisprudence la plus récente du Conseil d'État, nous rappelons qu'il faut admettre qu'en l'absence de clause restrictive dans la convention, une décision préfectorale prescrivant la mise en marche d'un nombre de trains supérieur au nombre de trains imposé comme minimum aux concessionnaires par le cahier des charges n'est pas entachée d'excès de pouvoir, mais peut seulement motiver, le cas échéant, de la part du concessionnaire, une demande d'indemnité qui doit être portée devant le conseil de préfecture (2)

1331. Une commune n'est pas fondée à attaquer, pour excès de pouvoir, un arrêté préfectoral privant ses habitants, par des suppressions de trains, de certaines facilités de communication, alors qu'elle ne prouve pas que le préfet a été guidé par un but autre que l'intérêt général et les nécessités de la circulation (3).

SECTION V

EXPLOITATION COMMERCIALE

§ 1er. — *Tarifs.*

a) Différentes espèces de tarifs.

1332. L'acte de concession détermine les droits de péage et les prix de transport que le concessionnaire est

(1) Cahier des charges type, art. 33; — D. 1er mars 1901 art. 43.
(2) V. *supra*, nos 642 et suiv.
(3) C. d'Et. cont. 10 juillet 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession (3).

Mais ce tarif légal constitue un maximum qu'il est loisible au concessionnaire de ne pas exiger. Fréquemment, surtout pour les marchandises, celui-ci présente à l'homologation des tarifs inférieurs à ce maximum. Il est souvent poussé dans cette voie par la concurrence de la batellerie du roulage ou d'un chemin de fer d'intérêt général.

Il convient toutefois d'observer qu'en raison des frais proportionnellement plus considérables qu'entraîne l'exploitation d'une ligne d'intérêt local, les tarifs d'application offrent, par rapport aux tarifs maxima, des réductions moins sensibles que sur les réseaux d'intérêt général.

Théoriquement toute la gamme des tarifs appliqués sur les grands réseaux, tarif général, tarifs spéciaux, tarifs communs, de transit, même d'exportation ou d'importation, etc., peut exister pour des lignes d'intérêt local. Mais, en fait, leur trafic ne comporte jamais une grande variété de tarifs spéciaux, dont la création est limitée par les besoins, forcément restreints, de l'industrie dans des régions peu étendues. La rareté relative des tarifs spéciaux a pour conséquence celle des prix fermes, peu nombreux dans la tarification des chemins de fer d'intérêt local.

Les opérations d'enregistrement, de chargement, de déchargement, de transbordement, de magasinage, donnent lieu à la perception des *frais accessoires* (1).

b) Calcul des taxes.

1333. Il nous paraît sans intérêt d'examiner successivement, comme pour les chemins de fer d'intérêt général, les bases des différents tarifs légaux, généraux ou spéciaux. Ces

(1) L. 11 juin 1880, art. 4.
(2) Cahier des charges type, art. 50.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bases sont, en effet, essentiellement variables d'un réseau à l'autre. Nous indiquerons seulement que les bases du tarif légal, posées dans le cahier des charges type, à titre de simples indications, sont généralement empruntées au cahier des charges des grandes Compagnies. Nous ajouterons que le tarif général des voyageurs est habituellement plus élevé sur les chemins de fer d'intérêt local que sur les chemins de fer d'intérêt général, depuis les réductions effectuées par ceux-ci, à la suite de la diminution de l'impôt sur la grande vitesse accordée par la loi du 26 janvier 1892. Cet impôt a d'ailleurs été fixé par cette même loi à 3 0/0 du prix des places et du transport des bagages, pour les chemins de fer d'intérêt local.

1334. Le tableau des distances entre les diverses *stations* est arrêté par le préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage est fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes (1). Les tarifs proposés *d'après cette base* sont soumis à l'homologation.

Cet article du cahier des charges type a donné lieu à des difficultés assez nombreuses. Plusieurs concessionnaires ont pris texte de la disposition de cet article, suivant lequel les tarifs sont calculés d'après les résultats du chaînage effectué entre *stations*, pour en conclure que, lorsqu'ils établissaient des *haltes* ou des *arrêts* en pleine voie, ils avaient le droit de percevoir, pour le parcours partiel compris entre une station et une halte, le prix total applicable à la section entière s'étendant jusqu'à la section suivante. Nous ne pensons pas que cette prétention soit fondée. L'article que nous venons de citer pose simplement les principes suivant lesquels sont effectués le chaînage de la ligne et l'évaluation des distances à porter en compte dans le calcul des taxes. Mais il faut considérer

(1) Il n'y a pas à distinguer selon que les bâtiments sont placés perpendiculairement ou parallèlement à la voie (C. d'Et. cont. 28 nov. 1902).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que le mot *stations* n'a pas un sens restrictif et s'applique aussi bien aux stations à service réduit et à installations simplifiées que constituent les haltes et les arrêts. Il suffit de parcourir le cahier des charges type, pour se convaincre que l'on y emploie indifféremment et dans le même sens les mots stations (1), stations et haltes (2), ou stations, haltes et arrêts (3).

L'interprétation que nous critiquons serait, en outre, contraire à un autre paragraphe du même article réglant précisément le mode de calcul des taxes et suivant lequel « la perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus ».

1335. Notre interprétation est conforme à la jurisprudence du Comité consultatif des chemins de fer qui a déjà eu à se prononcer plusieurs fois sur cette question, aussi bien en matière de chemins de fer d'intérêt général que de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.

Il faut signaler deux sortes d'exceptions au principe général :

1° Des dérogations ont été admises pour des tramways ayant déjà de nombreux arrêts réguliers et pour lesquels, afin de ne pas compliquer à l'excès le nombre des tickets correspondant aux différentes zones, on a autorisé les concessionnaires à percevoir, pour certains arrêts supplémentaires, *qu'ils n'étaient pas tenus d'établir*, les mêmes taxes que pour les stations voisines.

Nous citerons dans ce sens une homologation, en date du 26 janvier 1904, relative au tramway d'Aix-Marseille sur le réseau des tramways électriques des Bouches-du-Rhône, et celle du 9 avril 1903 relative au réseau de l'Ain des chemins de fer économiques du Sud-Est. Ce

---

(1) Art. 3, § 2. « Les projets comprenant... et l'emplacement *des stations*, seront remis au préfet... »

(2) Art. 9, § 10. « Si pendant l'exploitation, de nouvelles *stations* gares ou *haltes* sont reconnues nécessaires... »

(3) Art. 9, § 2. « Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des *stations, haltes et arrêts* seront établis dans les localités ci-après... »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dernier exemple est d'autant plus intéressant que le tarif approuvé appliquait, dans les deux directions, aux voyageurs en provenance ou à destination d'un arrêt déterminé, les taxes correspondant à la station la plus proche. Si donc le tarif imposait dans une direction au public une majoration de taxe, il lui accordait dans l'autre direction une réduction équivalente ;

2° Le Comité consultatif a, dans un avis du 2 avril 1890, conclu à l'approbation d'un mode de taxation analogue à celui que nous critiquons, lors de la création des trains-tramways sur les sections d'Orléans à Malesherbes, Orléans à Montargis, Orléans à Gien et Beaune-la-Rolande à Bourges ; mais il exprimait en même temps le désir de voir la Compagnie d'Orléans revenir à la taxation d'après la distance réelle, même pour le service des arrêts facultatifs. Dans l'espèce, ce mode de taxation était une condition mise par la Compagnie d'Orléans à la création des trains-tramways vivement réclamée par les populations intéressées et qui ne pouvait pas lui être imposée.

1336. En résumé, des dérogations n'ont été admises que dans des espèces où une Compagnie demandait ou acceptait de créer des arrêts de pleine voie, que le concédant n'aurait pu lui imposer, et où elle posait comme condition que la tolérance accordée au voyageur de descendre en cours de route n'exempterait pas ce dernier de payer la taxe afférente au parcours total.

Au contraire, le Comité s'est refusé à accepter une dérogation à la règle générale, pour le tramway de Bône à La Calle, se basant notamment sur ce que la création des arrêts avait été décidée et leur emplacement déterminé par le conseil général, en vertu des pouvoirs lui appartenant (Avis du 30 novembre 1910). Il s'est encore récemment prononcé dans le même sens pour les chemins de fer d'intérêt local de la Charente (18 avril 1911).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c) Droits d'initiative du concessionnaire et de l'administration.

337. En principe, l'initiative des abaissements de tarifs appartient au concessionnaire, comme en matière de chemins de fer d'intérêt général. Le Conseil d'État a dû, à différentes reprises, refuser l'approbation de clauses léonines, acceptées par des concessionnaires imprudents ou ignorants, en vertu desquelles les départements concédants se réservaient le droit d'abaisser d'office les tarifs (1) ou suivant lesquelles les chemins de fer d'intérêt local s'engageaient à suivre les chemins de fer d'intérêt général dans leurs réductions de taxes. C'est ce qu'indiquait une note de la section des travaux publics, en date du 28 juin 1910 (chemin de fer de Nemours à Marnia) : « La section appelle l'attention de l'Administration sur le danger qu'il peut y avoir à poser en principe que les tarifs des réseaux de chemins de fer d'intérêt général seront applicables aux chemins de fer d'intérêt local; les Compagnies d'intérêt local pourront ainsi être exposées à voir modifier leurs tarifs, sans qu'elles en aient pris l'initiative, en vertu du droit que leur confère le cahier des charges. »

1338. Exceptionnellement, comme en matière de chemins de fer d'intérêt général, l'Administration possède un pouvoir de fixation des tarifs, l'entrepreneur entendu, quand il s'agit des frais accessoires et du tarif exceptionnel (masses indivisibles, objets précieux, petits colis. etc.) (2).

d) Homologation des tarifs.

1339. Dans les limites du tarif maximum inscrit dans le cahier des charges, le concessionnaire peut faire homologuer un tarif général et des tarifs spéciaux.

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 23 février 1898, chemins de fer des Côtes-du-Nord; *Id.* 27 mars 1900, chemin de fer d'Aumale à Envermeu.
(2) Cahier des charges type, art. 45 et 46.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tandis que, pour les chemins de fer d'intérêt général, c'est toujours au ministre des Travaux publics qu'il appartient d'homologuer les tarifs (1), la loi du 11 juin 1880 ne lui a réservé ce droit, pour les chemins de fer d'intérêt local, que lorsque la ligne s'étend sur plusieurs départements ou lorsqu'il s'agit de tarifs communs à plusieurs lignes. Le législateur a pensé que, dans ces deux cas, la tarification locale était susceptible d'exercer une influence sur les recettes des réseaux d'intérêt général voisins et éventuellement sur le montant de la garantie d'intérêt (2). C'est ce qui explique qu'au point de vue de la tarification, les chemins de fer d'intérêt local soient rattachés au contrôle du réseau d'intérêt général contigu. Les règles à suivre pour l'instruction des tarifs dans ce cas sont précisées dans les circulaires mistérielles qui, des 24 août 1881, novembre 1882 et 27 décembre 1884.

Dans tous les autres cas, c'est le préfet qui homologue (3).

1340. Au surplus l'homologation est nécessaire, même lorsque le tarif qui doit être mis en vigueur est le tarif maximum du cahier des charges (4).

1341. Lorsque le concessionnaire veut établir un tarif inférieur aux taxes du cahier des charges, ou modifier un tarif préexistant, il doit l'annoncer un mois d'avance par des affiches (5). Le retrait d'un tarif est soumis aux mêmes formalités que son établissement.

---

(1) D. 1er mars 1901, art. 44.

(2) Lorsqu'une ligne d'intérêt local, située dans un seul département, est susceptible de faire, par sa tarification intérieure seule, une concurrence sérieuse à une ligne d'intérêt général, l'Administration centrale peut inviter le préfet à n'homologuer les tarifs de la nouvelle ligne qu'après avoir pris les instructions du ministre. Dans ce sens, C. d'Et. Trav. publ. 21 décembre 1897, chemin de fer d'intérêt local d'Oran à Arzew.

(3) L. 11 juin 1880, art. 5.

(4) Cass. civ. 28 décembre 1896, D. 1897. I. 281.

(5) Cahier des charges type, art. 47. — Voir aussi pour les chemins de fer d'intérêt local empruntant, tout au moins en partie, le sol des voies publiques, l'article 44 et suivants du décret du 16 juillet 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Lorsque des taxes ont été abaissées, le concessionnaire ne peut en proposer le relèvement qu'après un délai de trois mois au moins, pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises (1).

1342. Si, par suite de circonstances spéciales, le tarif maximum paraît insuffisant, l'élévation des tarifs au-dessus de ce maximum ne peut avoir lieu qu'en vertu d'un décret en Conseil d'État sur l'avis conforme du conseil général ou du conseil municipal, selon qu'il s'agit de lignes concédées par un département ou par une commune (2).

e) Tarif exceptionnel et frais accessoires.

1343. Les tarifs ordinaires ne s'appliquent pas à certaines expéditions dont le transport, pour des motifs divers, présente des difficultés ou des risques anormaux. Il en est ainsi : 1° des denrées et objets qui ne pèsent pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube; 2° des matières inflammables ou explosibles, des animaux et objets dangereux pour lesquels les règlements de police prescrivent des précautions spéciales; 3° des animaux dont la valeur excède 5,000 francs; 4° de l'or et de l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, du plaqué d'or ou d'argent, du mercure et du platine, ainsi que des bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs; 5° de tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Le cahier des charges type indique que les prix de transport de ces différents objets, qui constituent le tarif exceptionnel, sont arrêtés par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire (3).

Nous ferons observer que cette rédaction est insuffi-

(1) Cahier des charges type, art. 47.
(2) L. 11 juin 1880, art. 10.
(3) Cahier des charges type, art 46.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sante et qu'il faut soumettre ce tarif, comme les autres, à la règle posée en l'article 5 de la loi de 1880, c'est-à-dire décider que ce droit appartient au ministre et non au préfet, lorsque la ligne s'étend sur plusieurs départements ou lorsqu'il s'agit de tarifs communs.

Ajoutons que la même anomalie, qui existait pour les tramways, a été rectifiée par deux décrets du 16 juillet 1907 dont l'un a remplacé l'ancien décret du 6 août 1881, réglementant le régime des voies ferrées sur routes, et dont l'autre a corrigé les articles du cahier des charges des tramways relatifs à la fixation du tarif exceptionnel et des frais accessoires. Il faut donc considérer que c'est par simple omission, que la même rectification n'a pas été apportée au cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local; l'administration répare, d'ailleurs, cette erreur dans les cahiers des charges particuliers des différentes concessions.

1344. Les mêmes observations s'appliquent aux frais accessoires (droits d'enregistrement, de chargement, déchargement, magasinage, transbordement, factage, camionnage).

f) Textes concernant les tarifs.

1345. On a dit plus haut (1), à propos des lignes d'intérêt général qu'à côté des tarifs proprement dits et des conditions particulières à chacun d'eux, il existe des *conditions générales d'application*, soit pour les tarifs généraux, soit pour les tarifs spéciaux. Dans les tarifs de la plupart des lignes locales, se rencontre une référence à ces conditions générales d'application, référence sans laquelle celles-ci ne leur seraient pas applicables. Mais, le plus souvent certaines modifications, nécessitées par la nature de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local, y sont apportées.

---

(1) V. *supra* n° 312 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1346. Les transports sur les chemins de fer d'intérêt local sont soumis, comme sur les chemins de fer d'intérêt général, à la délivrance des récépissés. Le Conseil d'Etat considère que c'est une mesure d'ordre indispensable à la régularité des transports et qu'il serait contraire à l'article 10 de la loi du 13 mai 1863 d'insérer dans le cahier des charges une clause dispensant le concessionnaire de la délivrance des récépissés ou ne l'y obligeant que si l'expéditeur le réclame (1).

1347. Pour les marchandises non reprises aux tarifs, les assimilations sont provisoirement réglées par le concessionnaire. Elles sont immédiatement affichées et soumises à l'Administration qui prononce définitivement (2).

Quant à la convention internationale pour le transport des marchandises, ses dispositions sont applicables aux lignes inscrites sur la liste dressée en vertu de l'article 1er,

§ 2. — *Rapports des chemins de fer entre eux.*

1348. On ne conçoit guère une ligne d'intérêt local isolée et ne joignant pas, en quelque endroit, soit une autre ligne locale, soit le plus souvent une ligne d'intérêt général qui, seule, pourra lui assurer un trafic important bien que le raccordement direct des deux lignes ne soit généralement pas possible, par suite de la différence de largeur des voies.

La loi du 11 juin 1880 réserve expressément à l'autorité qui fait la concession le droit d'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur des lignes concédées ou à s'y raccorder et les cahiers des charges des concessions rappellent cette disposition en la commentant (3). Elle donne même au concédant le droit d'accorder des con-

---

(1) C. d'Et. Trav publ., 27 octobre 1891, tramways de Châteaubriant à Saint-Julien; 14 novembre 1893, chemins de fer d'intérêt local des Ardennes, 8 mai 1894, chemins de fer d'intérêt local de la Sarthe.

(2) Cahier des charges type, art. 44.

(3) L. 11 juin 1880, Art. 6, Cahier des charges type, art. 60.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cessions concurrentes, à moins de stipulations contraires dans l'acte de concession. Le cahier des charges type étend cette disposition aux routes, canaux, travaux de navigation (1).

L'article 60 du cahier des charges type règle, de la façon indiquée à propos des chemins de fer d'intérêt général, les rapports de deux lignes, appartenant à des Compagnies différentes, qui se raccordent ou s'embranchent.

Les Compagnies d'intérêt local sont tenues, si l'autorité compétente le juge convenable, de faire gare commune avec les Compagnies ultérieurement concédées; elles usent généralement de la faculté inverse avec les lignes existantes avec lesquelles elles se raccordent. L'occupation des terrains, l'établissement d'installations pour le transbordement des voyageurs ou des marchandises, la direction des opérations d'échange, le mode de règlement des indemnités qui peuvent en résulter font l'objet, entre les Compagnies intéressées, de conventions soumises à l'approbation du ministre des Travaux publics, à moins qu'il ne s'agisse de deux lignes d'intérêt local et que ces lignes ne soient situées dans le même département. Ces conventions règlent fréquemment les partages de trafic; elles reconnaissent parfois à la compagnie préexistante un certain droit de regard sur les tarifs à établir par la nouvelle Compagnie (2).

---

(1) L. 11 juin 1880, art. 8, cahier des charges type, art. 58 et 59.

(2) Nous citerons, par exemple, l'article 4 de la convention, passée le 14 octobre 1897, entre les chemins de fer de l'Ouest et le tramway de Caen à Falaise et approuvée par décision ministérielle, le 3 août 1898 : « La présente convention étant faite à la condition expresse que la Société des Tramways ne créera pas une concurrence abusive à la Compagnie de l'Ouest, il est entendu que, si cette dernière le demandait, la société se prêterait à l'établissement de tarifs communs prévoyant, soit pour les voyageurs, soit pour les marchandises G. V. ou P. V., des prix égaux pour les deux voies existantes entre les points desservis simultanément par le tramway et par la Compagnie de l'Ouest... En outre, la Société des chemins de fer du Calvados *donnera connaissance* à la Compagnie de l'Ouest, *à titre de bon voisinage*, des tarifs nouveaux qu'elle croirait devoir soumettre à l'homologation, dès qu'elle les présentera, la Compagnie de l'Ouest se réservant d'ailleurs le droit de soumettre, le cas échéant, telles

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION VI

POUVOIR RÉGLEMENTAIRE ET DE POLICE

§ 1er. — *Fondement et étendue du pouvoir réglementaire.*

1349. La loi du 11 juin 1842, dans son article 9, et celle du 15 juillet 1845, dans son article 21, ont établi en principe, le droit, pour l'État, d'édicter, par voie de réglementation, les mesures qu'il juge nécessaires pour garantir la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer.

La question s'est posée, nous l'avons vu, de savoir dans quelle mesure il est possible d'imposer au concessionnaire, par voie réglementaire, des obligations dépassant celles qui résultent pour lui du cahier des charges. Une analyse approfondie du rôle de l'État en la matière a fait récemment prévaloir cette doctrine que l'État, étant à la fois puissance publique et partie contractante, a le droit d'édicter les dispositions qu'il juge nécessaires à la bonne marche du service public, alors même que ces dispositions outrepassent les clauses du cahier des charges, sauf au concessionnaire à réclamer à la juridiction compétente la réparation du dommage que lui fait éprouver l'atteinte portée au contrat.

1350. Cette théorie, consacrée par le Conseil d'État, a été développée dans le titre Ier (1). Nous devons simplement indiquer ici qu'elle trouve son application aussi bien lorsqu'il s'agit de voies ferrées d'intérêt local que lorsqu'il s'agit de lignes d'intérêt général.

Si, en effet, la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, ne vise pas les chemins de fer d'intérêt local, alors inexistants, nous avons montré plus haut que la loi du 15 juillet 1845 leur

---

observations qu'il y aura lieu à l'autorité chargée d'accorder l'homologation. »

(1) V. *supra* nos 636 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

était entièrement applicable; le droit de les réglementer au point de vue de la police, de la sûreté et de l'exploitation découle donc de la loi elle-même (1).

Parmi les arrêts du Conseil d'État qui ont contribué à l'édification de la théorie qui vient d'être rappelée, plusieurs, du reste, ont été rendus dans des espèces où il s'agissait, soit de chemins de fer d'intérêt local, soit de tramways; ils reconnaissent à l'autorité représentée par le préfet, en vertu de l'article 21 de la loi de 1845, le droit de réglementer, en dehors du cahier des charges, afin de mieux assurer le service public, l'aménagement et les issues des stations, le matériel roulant, l'éclairage de la voie, des quais et stations, l'horaire des trains, les secours contre l'incendie, etc. Toutefois, le Conseil d'État a relevé l'excès de pouvoir dans des dispositions qui touchaient plutôt à l'administration intérieure de l'entreprise du chemin de fer : nécessité d'une autorisation pour le recrutement des agents autres que les mécaniciens, estampille des documents officiels ou des avis publics, interdiction d'apposer d'autres affiches (2).

1351. Le Conseil d'État, d'ailleurs, fidèle à sa doctrine, tout en décidant que le préfet a agi dans la plénitude de ses pouvoirs, réserve à la Compagnie le droit de saisir la juridiction compétente d'une action en indemnité, si elle estime que les mesures prises aggravent ses charges contractuelles (3).

§ 2. — *Autorités investies du pouvoir réglementaire.*

1352. Le pouvoir réglementaire se manifeste soit par des décrets émanant du chef de l'État, soit par des arrêtés

(1) L. 15 juillet 1845, art. 21.
(2) C. d'Ét. cont. 28 février 1908, chemin de fer métropolitain de Paris, Leb., p. 196; 4 février 1910, chemin de fer métropolitain de Paris, Leb., p. 98; 11 mars 1910, min. Trav. publ., Leb., p. 216.
(3) V. *supra* n^os^ 651 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ministériels ou préfectoraux (1). Mais alors que, pour les chemins de fer d'intérêt général, c'est surtout au ministre qu'il appartient de l'exercer, pour les lignes d'intérêt local, c'est le préfet qui le détient, en vertu, non seulement de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, mais encore de l'article 21 de de la loi du 11 juin 1880, qui dispose que « la construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets, sous l'autorité du ministre des Travaux publics. » Le décret du 1er mars 1901 dit, d'autre part, dans son article 77 : « Pour l'application du présent décret aux chemins de fer d'intérêt local, les attributions conférées au ministre des Travaux publics seront exercées par le préfet, si elles ne sont déjà réservées. soit au ministre, soit à d'autres autorités, par les lois et règlements. »

1353. On avait soutenu, et certaines décisions de jurisprudence avaient admis, en se fondant sur l'article 21 de la loi de 1845, que les arrêtés préfectoraux en la matière n'avaient de valeur, au point de vue réglementaire, qu'autant qu'ils étaient revêtus de l'approbation ministérielle. Ce système a été repoussé à la fois par le ministre des Travaux publics, le Conseil d'État et la Cour de cassation, qui ont déclaré, très juridiquement selon nous, que le législateur de 1880, ayant remplacé les mots « sous l'approbation du ministre » qui figuraient dans le texte primitif, par les mots « sous l'autorité du ministre », avait entendu par là conférer au préfet un pouvoir propre, bien entendu sous la surveillance du ministre, mais sans que l'approbation de celui-ci fût nécessaire (2).

---

(1) V. *supra* nos 654 et suiv.

(2) En ce sens : Circ. min. 14 août 1886 et 6 novembre 1905; Crim. rej., 18 mai 1893, D. 95.1.298; Crim. cass. 11 août 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION VII

RÉGIME FINANCIER

1354. La construction et, surtout, l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local sont généralement assurées par voie de concession.

Nous exposerons donc, dans ce chapitre, le régime financier des concessions, en indiquant incidemment les règles spéciales applicables au cas de construction ou d'exploitation en régie.

Le régime financier applicable à la construction des chemins de fer d'intérêt local, est extrêmement compliqué. Il résulte des dispositions de la loi de 1880, qui est à la fois touffue et insuffisante, et de règles administratives très importantes adoptées progressivement, sur les indications du Conseil d'État, pour combler en partie les lacunes de la loi.

1355. Pour exposer le régime financier des chemins de fer d'intérêt local, tel qu'il fonctionne en fait, et non tel qu'il est défini en droit, nous serons donc amenés à indiquer, à côté des dispositions légales, celles qui résultent de la pratique administrative et qui recevront elles-mêmes, prochainement, la sanction législative; elles forment, en effet, la base du projet de loi sur les voies ferrées d'intérêt local adopté par la Chambre des députés et qui vient de faire l'objet, au Sénat, d'un rapport de M. Bérard, concluant à l'adoption pure et simple du texte voté par la Chambre.

Nous examinerons successivement: dans le paragraphe 1er, les dispositions relatives à l'organisation des Sociétés concessionnaires; dans le paragraphe 2, les conditions financières des concessions; dans le paragraphe 3, les subventions; dans le paragraphe 4, la vérification des comptes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 1er. — *Dispositions relatives à l'organisation des Sociétés.*

1356. Un des soucis constants de l'Administration est de s'assurer que l'organisation des Sociétés concessionnaires présente les garanties voulues, en vue de la permanence du service public et de la sauvegarde des intérêts pécuniaires des obligataires.

Article premier. — *Dispositions imposées dans l'intérêt du service public.*

1357. En premier lieu, la durée même de la concession, qui atteint ou dépasse cinquante, soixante et même soixante-dix ans, rend nécessaire la substitution au concessionnaire d'une Société anonyme qui puisse assurer la continuité de l'œuvre (1). Cette substitution, imposée dans la loi déclarative d'utilité publique, doit être approuvée par un décret en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

1358. Le décret qui approuve la substitution contient toujours une clause en vertu de laquelle le concessionnaire primitif reste, pendant une durée de dix ans, solidaire des engagements qu'assume le rétrocessionnaire. Cette disposition, qui ne figure pas dans la loi de 1880, se trouve prévue dans l'article 25 du projet de loi voté par la Chambre des députés.

1359. La question s'est posée de savoir s'il y avait lieu, en principe, d'admettre les Sociétés en commandite par

---

(1) « Afin d'assurer à l'entreprise des garanties de durée que ne saurait lui donner l'exploitation d'un particulier, il est nécessaire de prescrire la création d'une société anonyme dans le délai de ix mois. » C. d'Et. Trav. publ., tramways de Périgueux à Saint-Pardoux, 17 novembre 1886.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

actions, comme rétrocessionnaires des concessions de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways.

Saisi de la question par le ministre des Travaux publics, le Conseil d'État a émis à ce sujet un avis défavorable (1). « Considérant que, dans les Sociétés en commandite par actions, l'administration étant concentrée presque tout entière entre les mains du commandité ou gérant, dont la responsabilité est illimitée, la durée et l'existence même de l'entreprise sont plus ou moins liées à la personne de celui-ci; que, par suite, une Société de cette nature ne saurait présenter des garanties suffisantes pour assurer l'avenir d'une concession de chemin de fer d'intérêt local ou de tramway;

« Considérant, d'ailleurs, que l'intention du législateur, à cet égard, ne paraît pas douteuse, si l'on se reporte aux termes de l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, qui interdit aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt général d'émettre des actions ou promesses d'actions négociables avant qu'ils se soient constitués en Sociétés anonymes;

« Considérant, en conséquence, qu'il convient de n'approuver la rétrocession de ces entreprises qu'à des Sociétés constituées sous la forme anonyme... »

1360. A maintes reprises, le Conseil d'État a supprimé, dans les statuts des Sociétés anonymes rétrocessionnaires, des clauses qui donnaient à ces Sociétés le droit de se dissoudre à toute époque, et en tout état de cause, considérant que la Société concessionnaire ne devait pas avoir une durée inférieure à celle de l'entreprise dont elle assumait la gestion (2).

1361. Nous rappelons que le Conseil d'État examine également, en vertu de l'article 10 de la loi de 1880, les

(1) C. d'Ét. Trav. publ., 24 janvier 1893.

(2) V. notamment C. d'Ét. Trav. publ. 3 août 1898, chemin de fer Métropolitain; 14 mars 1899, chemin de fer d'intérêt local de Guise au Catelet; 13 juin 1901, chemin de fer d'intérêt local de Corbigny à Saulieu; 12 janvier 1909, réseau de Seine-et-Oise.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

conditions dans lesquelles se présentent les transmissions ou cessions, totales ou partielles, de concessions. Il faut considérer comme rentrant dans cette définition, la cession de l'exploitation à une autre Compagnie (1).

1362. L'Administration applique d'une façon assez stricte, tant dans l'intérêt du service public que dans celui des porteurs de titres, le principe suivant lequel une concession de chemin de fer doit être exploitée par une Société spéciale. C'est ce principe que rappelait le Conseil d'État dans les termes suivants (2) :

« Le législateur de 1880, tout en accordant de nombreux avantages aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, a pris de sérieuses précautions pour que les sacrifices de l'État, des départements et des communes ne fussent par détournés de leur objet et restassent proportionnés à l'utilité des entreprises, de même que les appels faits au crédit devaient rester proportionnés à leur valeur. »

« Les dispositions édictées par la loi de 1880, dans l'intérêt de l'État, du public et des prêteurs, comme dans celui des concessionnaires eux-mêmes, seraient trop facilement éludées si une Compagnie unissait dans sa main, à des chemins de fer ou à des tramways, d'autres industries affranchies de tout contrôle administratif, de toute règle concernant les émissions d'obligations. »

1363. En particulier, l'Administration s'est toujours montrée hostile à l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local par une Société industrielle. En dehors des objections de principe que nous venons de rappeler, l'Administration a pu craindre qu'une semblable réunion ne faussât les conditions de la concurrence en faveur de l'industriel concessionnaire (3). Elle a également redouté

---

(1) C. d'Et. Trav. publ., 15 juil et 1880, chemin de fer d'intérêt local de Feurs à Panissières.

(2) C. d'Et. Trav. publ., 18 janvier 1883, tramways de Rive-de Gier à Saint-Étienne.

(3) V. dans ce sens l'avis de la section des Travaux publics

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que cette fusion n'entraînât des difficultés sérieuses au point de vue de la vérification des comptes (1).

En pareil cas, le Conseil d'État exige que les industriels se substituent une Société distincte pour l'exploitation des lignes dont ils obtiennent la concession. (2)

1364. Lorsqu'une Société, dont l'objet social ne comprend pas l'exploitation des chemins de fer, sollicite la concession d'une ligne, l'extension des opérations sociales nécessite, conformément à la jurisprudence de la Cour de cassation, l'adhésion de l'unanimité des actionnaires et non de la majorité seulement (3).

1365. La règle de la spécialité des Sociétés concessionnaires est moins absolue quand il s'agit d'accorder une concession de chemin de fer d'intérêt local à une Société qui exploite déjà d'autres concessions de même nature. L'Administration et le Conseil d'État ont cependant généralement montré peu de dispositions à favoriser le

---

du Conseil d'État, en date du 10 juillet 1888 (concession de la ligne d'intérêt local de Dompierre à La Palisse, à la Société des Mines de Bert) : « Considérant que si aucune disposition de loi ou de règlement ne s'oppose, en principe, à ce qu'une Société industrielle reçoive la concession d'un chemin de fer d'intérêt local, le Conseil d'État, dans de nombreux avis, n'en a pas moins insisté sur la nécessisé de séparer absolument la gestion des chemins de fer d'autres opérations auxquelles pourrait se livrer le concessionnaire, et que cette doctrine a été consacrée par une série de décrets et de lois... Considérant, d'ailleurs, que l'obligation de constituer une Société anonyme distincte serait pleinement justifiée par ce seul motif que l'exploitation d'un chemin de fer, créé en vue d'un service public, ne doit pas être remis entre les mains d'un industriel, qui pourrait avoir intérêt à favoriser ses propres expéditions au détriment de celles que ses concurrents se verraient obligés de lui confier. »

(1) C. d'Et. Trav. publ. 16 juin 1885 (concession du chemin de fer d'Hyères à Fréjus à la Société des ponts et travaux en fer) : « Considérant qu'il ne serait pas sans inconvénient que la concession d'un chemin de fer, dont les comptes devront être soumis à vérification pour le jeu de la garantie d'intérêts, soit entre les mains d'une Société, ayant l'entreprise de travaux nombreux. »

(2) V. C. d'Ét. Trav. publ. 7 juin 1898 (ligne de Saint-Charles à Aïn-Mokta, concédée à la Société de Mokta-el-Hadid).

(3) C. d'Ét. Trav. publ. 7 janvier 1092, chemin de fer d'intérêt local de Lacanau à l'Océan.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

groupement des concessions de chemins de fer d'intérêt local.

Dans un avis, en date du 22 décembre 1891, le Conseil d'État indiquait qu'il ne convenait pas « d'encourager une même Compagnie à exploiter des lignes dans des départements éloignés les uns des autres et à exposer ainsi les obligataires, qui n'ont généralement souscrit qu'en vue d'une entreprise déterminée, à voir leur gage diminué par l'adjonction d'une affaire onéreuse, sans lien avec la première », et il proposait de n'autoriser de dérogations à ce principe que dans le cas où il s'agirait de réunir des lignes situées dans le même département ou tout au moins dans des départements limitrophes.

1366. Lorsque la loi déclarative d'utilité publique impose à une Compagnie exploitant d'autres lignes l'obligation de se substituer une Société distincte, le Conseil d'État examine d'abord si, en fait, il y a véritablement substitution d'une Société distincte, et il refuse d'accepter comme telle une Société dont la presque totalité des actions serait souscrite par l'ancienne Société (1).

1367. La sévérité de la jurisprudence administrative, en ce qui concerne la spécialité des Sociétés concessionnaires, tend également à fléchir, depuis quelques années, lorsqu'il s'agit d'autoriser une Compagnie de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways à exercer, en même temps, à titre accessoire, l'industrie de la distribution d'énergie électrique. Nous avons indiqué plus haut, les raisons très sérieuses qui justifient, sur ce point, une atténuation de plus en plus large à la rigueur des principes (2).

Quelquefois, l'Administration n'autorise la vente d'énergie électrique, que si ce commerce ne forme qu'un accessoire de l'industrie principale (3).

---

(1) Société des chemins de fer de la Manche, dont 99 0/0 du capital se trouvait souscrit par la Société française de tramways électriques et de chemins de fer. C. d'Et. Trav. publ. 21 mars 1905.

(2) V. *supra*, nos 928 à 936.

(3) C. d'Et. Trav. publ. 25 juin 1906, chemin de fer d'intérêt local

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1368. L'Administration se préoccupe, en pareil cas, d'imposer au concessionnaire des conditions spéciales, d'une part, en vue du retour à l'État en fin de concession, d'une portion des installations électriques nécessaires pour assurer le service public, et, d'autre part, en vue d'empêcher que les obligataires du chemin de fer d'intérêt local ne voient leur gage diminué par suite de l'adjonction à l'industrie primitive d'une industrie accessoire.

Dans ce but, il a été, à diverses reprises, spécifié que la faculté d'émission d'obligations, telle qu'elle est définie dans la loi de 1880, ne pourrait dépasser la part du capital-actions, correspondant à l'entreprise du chemin de fer d'intérêt local (1).

Article 2. — *Dispositions imposées dans l'intérêt des obligataires.*

1369. Afin d'assurer la sincérité des émissions faites par ces Compagnies, le Conseil d'État a cru devoir quelquefois demander la modification du nom même choisi par elles, lorsque des titres trop généraux ou impropres lui paraissaient susceptibles d'amener des confusions ou d'induire le public en erreur sur l'importance des opérations à entreprendre (2).

---

de Bellegarde à Chezevy. « Tout en laissant à la Compagnie le droit d'utiliser, pour les besoins de l'industrie locale, le surplus de force dont elle pourrait disposer, il conviendra de stipuler que cette utilisation ne constituera qu'un accessoire et non le principal de l'entreprise de la Compagnie... »

Dans le même sens, 1er février 1911, déclaration d'utilité publique d'une usine au Tech, pour la traction des chemins de fer d'intérêt local des Pyrénées-Orientales.

(1) C. d'Et. Trav. publ. 27 juin 1905 et 24 avril 1906, tramway de Versailles. V. dans le même sens Tramways d'Elbeuf. Pour le tramway de Boulogne-sur-Mer à Outreau, qui ne constitue qu'une très petite ligne accessoire d'une concession d'énergie électrique, exploitée par la Compagnie du Boulonnais, on n'a imposé à celle-ci ni l'obligation de se substituer une Société anonyme spéciale, ni la création d'une usine électrique indépendante.

(2) C. d'Et. Trav. publ. 23 novembre 1899, Compagnie cévenole des chemins de fer d'intérêt local, (ligne d'Aiguevives au bourg du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1370. Lorsque la Société concessionnaire est constituée pour une part importante, avec des capitaux étrangers, l'Administration lui impose généralement l'obligation de donner, dans le Conseil d'administration, la prépondérance à l'élément français (généralement, le président et la majorité des administrateurs) (1).

1371. Le Conseil d'État s'assure, d'autre part, que les frais de constitution ou de substitution de Sociétés ne sont pas grossis, au détriment des obligataires, de dépenses qui ne doivent pas y figurer.

Sous ce rapport, la jurisprudence du Conseil d'État applique très strictement aux chemins de fer d'intérêt local les dispositions de l'article 11 de la loi du 15 juillet 1845 (relative au chemin de fer de Paris à la frontière belge), en vertu desquelles aucun avantage ne peut être attribué aux fondateurs de Compagnies de chemins de fer, en dehors du remboursement de leurs avances (2).

L'Administration vérifie que le montant des avances, dont les fondateurs demandent le remboursement, n'est pas excessif (3), ou qu'il ne leur est pas attribué, en espèces ou en actions d'apport libérées, une somme supérieure au remboursement des dépenses réellement effectuées dans l'intérêt de la concession (4).

---

même nom); 31 juillet 1902, Compagnie des chemins de fer du Nord algérien, (ligne de Bône à La Calle); 21 octobre 1903, Société des chemins de fer de l'Auvergne (ligne de Vertaizon à Billom).

(1) C. d'Et. Trav. publ. 2 décembre 1902, tramway de Béhobie à Biarritz; 13 mai 1902, tramway de la banlieue est de Lyon; 20 octobre 1903, chemin de fer de Morteau à Maiche; 1er août 1905, chemin de fer d'intérêt local de Chamonix au Montenvers; 1er août 1905, tramway de Lille à Tourcoing; 16 juin 1908, tramway de Divonne au pont de Sauvernay.

(2) Cette jurisprudence s'est affirmée, pour la première fois en matière de tramways, le 1er mai 1889 (tramway funiculaire de Thonon à Rives-sous-Thonon).

(3) « La nécessité légale d'une autorisation, de la part de l'État, pour la transmission de concessions, implique pour lui le devoir strict d'empêcher qu'elles ne deviennent l'objet d'un commerce, et, *a fortiori*, d'une pure spéculation. » C. d'Et. Trav. publ. 27 janvier 1885, tramway de Villiers-le-Bel.

On trouve, dans le même sens, d'innombrables demandes de justifications sur le montant des avances à rembourser.

(4) C. d'Et. Trav. publ. 23 mars 1893, chemin de fer d'intérêt

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1372. Le Conseil d'État s'est montré généralement hostile à la création, au profit des fondateurs, de parts bénéficiaires ou de parts de fondateurs. Des dispositions de ce genre ont été écartées, lors de la déclaration d'utilité publique du chemin de fer métropolitain, où les premiers souscripteurs avaient prévu, en leur faveur, des avantages qui ont paru injustifiés.

Par exception, les parts bénéficiaires ont été acceptées, lors d'une substitution de Société, après la faillite du chemin de fer de Naix à Gue (1) parce que ces parts devaient être exclusivement attribuées aux obligataires de l'ancienne Compagnie, au prorata de leurs droits dans la faillite. On avait d'ailleurs, remplacé le mot de « part bénéficiaire » par « part de remboursement ».

1373. Certains exemples récents (chemin de fer de Chamonix à Montenvers, etc.), semblent indiquer que le Conseil d'Etat se montre moins hostile au système des parts bénéficiaires.

1374. La constitution du capital des Compagnies de chemins de fer d'intérêt local, est également l'un des points qui ont, avec le plus de raison, préoccupé les pouvoirs publics.

Dès 1874, le Conseil d'État faisait remarquer qu'il importait de prendre des précautions pour assurer la solidité financière des Compagnies de chemins de fer d'intérêt local, et éviter que leur discrédit possible ne pût influer sur la tenue des obligations des chemins de fer d'intérêt général, qui jouissent de la garantie d'intérêt et de gages infiniment plus sérieux.

« .....Considérant qu'il importe au plus haut point de ne pas laisser s'introduire sur le marché, avec l'autorisation du gouvernement et du législateur, des titres qui, en portant le même nom, pourraient inspirer au public

---

local de Feurs à Panissières; 27 juillet 1897, chemin de fer de Challans à Fromentines.

(1) C. d'Et. Trav. publ. 17 mai 1893.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

une confiance pareille, sans offrir les garanties d'un capital en actions, correspondant à l'importance des emprunts contractés, surtout alors que les lignes pour lesquelles ces emprunts seraient souscrits, ne donneraient encore aucun produit ;

« Que ces considérations ont également inspiré le Conseil d'État, lorsqu'il a été appelé à examiner les conditions dans lesquelles se formaient les Sociétés qui devenaient concessionnaires des chemins de fer d'intérêt local...

« Et qu'il a été ainsi, conduit à ne pas s'écarter de la règle que tout emprunt doit être garanti par un capital d'égal valeur. »

Dans un avis du 2 mars 1875 (1), il insistait sur l'utilité de mieux définir les rapports entre actionnaires et obligataires, tout en reconnaissant qu'il n'était pas possible de modifier ces rapports légaux par voie de dispositions insérées dans le cahier des charges ; « qu'il fallait attendre que le Gouvernement ait pu faire une étude plus complète des garanties que l'on pourrait donner aux obligataires et avoir recours à la loi. »

1375. L'article 18 de la loi de 1880 pose, relativement à la constitution du capital, quatre règles principales :

Toute émission d'obligations ne peut être autorisée que par le ministre des Travaux publics, après avis du ministre des Finances.

Aucune émission ne peut avoir lieu avant que les 4/5 du capital-actions n'aient été dépensés en travaux, achats de terrains, approvisionnements.

Par exception, lorsque la Compagnie a dépensé la moitié du capital-actions, une émission anticipée peut être autorisée, à condition que le montant en soit versé à la Caisse des dépôts et consignations, et sous réserve qu'il ne pourra en être retiré qu'avec l'autorisation du ministre des Travaux publics.

Enfin, conformément au principe antérieurement posé

---

(1) C. d'Et. Trav. publ., ligne de Miramas à Port-de-Bouc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par le Conseil d'État, le capital-obligations ne doit jamais être supérieur au montant du capital-actions.

1376. Le paragraphe 5 de l'article 18 autorise la dérogation à ces règles pour les concessions de lignes nouvelles (1) faites à une Compagnie déjà concessionnaire d'autres chemins de fer en exploitation, si le ministre des Travaux publics reconnaît que les revenus nets de ces chemins de fer sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre.

Cette disposition avait été établie par le législateur dans l'idée qu'elle pourrait faciliter la construction des chemins de fer d'intérêt local par les Compagnies d'intérêt général.

Pour des raisons variées, cette intervention des grandes Compagnies ne s'est que rarement produite (2), et le bénéfice du paragraphe 5 de l'article 18 n'a été réclamé que par des Sociétés concessionnaires de petits réseaux, dont le crédit était loin de valoir celui des grandes Compagnies. Dans ces conditions, son application a soulevé un certain nombre de difficultés. On s'est demandé, en premier lieu, si, dans l'estimation du revenu net qui y est prévu, on devait faire entrer les subventions promises. L'administration, après s'être prononcée dans le sens de la négative, a fini par admettre que l'on devait compter la subvention dans le produit net, mais en prenant des précautions pour remédier aux inconvénients qui pouvaient résulter des facilités données au concessionnaire.

1377. L'Administration a d'abord ajouté aux disposi-

---

(1) La jurisprudence du Comité consultatif des chemins de fer décide qu'on ne peut assimiler à la construction de lignes nouvelles la transformation de lignes existantes ou l'exécution de travaux complémentaires.

(2) Voir cependant les concessions à la Compagnie de l'Ouest des lignes de Vascœuil à Morgny (L. 22 avril 1902), de Chars à Marines (L. 22 mars 1906), de Montsecret aux Maures (L. 27 juillet 1907, et à la Compagnie de l'Est de la ligne de Gargan-Livry à Livry-Ville L. 18 juillet 1889, D. 11 mars 1908).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tions légales l'obligation de n'émettre d'emprunts qu'après l'achèvement des nouvelles lignes à construire.

Cette disposition ne parut pas encore suffisante et, à l'occasion de la concession à la Compagnie des chemins de fer économiques, déjà concessionnaire de réseaux dans les départements de la Gironde, de Seine-et-Oise, de l'Allier et de la Haute-Marne, d'un réseau dans le département de la Somme et d'un autre réseau dans le Cher, on crut devoir insérer des dispositions nouvelles, de telle manière que le service des emprunts à émettre n'exigeât pas une annuité supérieure, soit à l'annuité de subvention de l'État et du département, soit aux 4/5es de cette annuité (1).

1378. Le projet de loi voté par la Chambre des députés maintient, d'une façon générale, les conditions d'émission des obligations, prévues à l'article 18 de la loi de 1880. Il y ajoute l'interdiction, pour le concessionnaire, de couvrir par une telle émission la part du capital qu'il doit engager dans l'entreprise. Nous verrons, en effet, que cette participation est exposée à être perdue en cas de déchéance, et qu'il n'est pas normal que les obligataires soient lésés dans une semblable éventualité.

1379. En dehors des dispositions prévues dans la loi de 1880, il n'y a pas à inscrire de proportion entre le capital-

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 19 mars 1884, chemins de fer économiques; le Conseil d'Etat a été amené à reconnaître « que le plus sûr moyen (de mettre les porteurs d'obligations à l'abri des risques et notamment des mécomptes de l'exploitation) était de limiter les émissions d'obligations, dans une mesure telle que l'intérêt et l'amortissement de ces titres laissent disponible une fraction de revenu, garantie suffisante pour couvrir les mécomptes probables. » Le 28 avril 1885, (ligne de Dun-sur-Auron à Bourges), la même section demandait l'insertion d'une disposition ainsi conçue : « Aucune émission d'obligation ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des Travaux publics, après avis du ministre des Finances. et après achèvement et mise en exploitation de la ligne concédée. Le capital à réaliser en obligations ne pourra être supérieur aux 4/5es des dépenses d'établissement de la ligne et l'émission ne sera autorisée que sous la condition que l'annuité destinée à couvrir l'intérêt et l'amortissement des titres à émettre, ne dépassera pas les 4/5e du montant de l'intérêt à 5 0/0 garanti sur lesdites dépenses. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

actions et le capital-obligations, dans le cahier des charges.

1380. L'administration veille sur les conditions dans lesquelles sont émis les titres offerts au public par voie de souscription.

Le Conseil d'État a ainsi refusé d'autoriser la substitution (1) à un concessionnaire d'une Compagnie ayant pour principal souscripteur une société belge qui émettrait en Belgique « des obligations, qui pourraient être achetées, au moins partiellement, soit de suite, soit dans l'avenir, par des Français, et pourraient être confondues avec des titres émis conformément aux dispositions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880 ».

1381. L'Administration s'assure également que les titres ne portent pas de mentions de nature à induire en erreur les souscripteurs. A différentes reprises, elle a fait remarquer que ces titres ne pouvaient faire mention ni de garantie d'intérêt par l'État ou le département, ni d'hypothèque, sauf sur les biens faisant partie du domaine privé des Compagnies.

C'est ce qu'indiquait un avis du Conseil d'État du 28 octobre 1874, relatif à la ligne de Gray à Gex, critiquant une clause qui « suppose que le chemin de fer concédé sera grevé d'une hypothèque au profit des porteurs d'obligations, et qu'il pourra être également l'objet d'une hypothèque au profit d'un département. Or, cette hypothèse est contraire au principe qui régit le domaine public, dont les chemins de fer d'intérêt local font partie aussi bien que les chemins de fer d'intérêt général. Cette clause aurait le grave inconvénient de donner aux porteurs d'obligations une espérance qui ne peut se réaliser (2) ».

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 20 juillet 1885, tramway de Lille à Tourcoing.

(2) Dans le même sens, C. d'Et. Trav. publ. 19 mars 1907, chemin de fer d'intérêt local de Tergnier à Anizy.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'Administration n'admet pas non plus que les subventions départementales soient affectées, par privilège, à la garantie de certaines obligations (1).

§ 2. — *Conditions financières des concessions.*

1382. Nous laissons de côté, dans ce paragraphe, ce qui a trait aux rapports du concessionnaire avec la puissance publique, soit au point de vue fiscal, soit au point de vue des services publics, soit enfin, au point de vue du contrôle.

Nous reporterons également à une section ultérieure l'examen des incidents et de la fin de concession.

Nous étudierons dans ce paragraphe, ce qui constitue véritablement le contrat entre le concédant et le concessionnaire, les charges et les obligations qu'assument les deux parties, tant au point de vue de la construction que de l'exploitation.

Article premier. — *Construction.*

1383. Dans le cas le plus fréquent, le département ne construit pas directement la ligne de chemin de fer, et choisit un concessionnaire qui assume les charges de la concession et celles de l'exploitation.

La loi de 1880 ne comporte que des dispositions très courtes en ce qui concerne les dépenses d'établissement de la ligne. Elle pose seulement en principe que l'État et le département peuvent subvenir, pour partie, au paiement d'un intérêt de 5 0/0 par an du capital de premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte.

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 11 mars 1902, tramway de Saint-Béron à Saint-Genix : « Il ne serait pas possible de sanctionner par décret le privilège à accorder aux obligataires à l'égard des autres créanciers ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a) Évaluation du capital.

1384. L'évaluation du capital d'établissement, qui sert de base au concours financier du département et de l'État,peut être faite par trois procédés différents :

1° Vérification, après coup, des dépenses réellement effectuées;

2° Forfait global;

3° Série de prix, c'est-à-dire, forfait décomposé.

En réalité, le premier système avait paru trop compliqué, et, au début de l'application de la loi de 1880, la construction était effectuée par le concessionnaire, moyennant un prix fixé à forfait, à la suite d'une étude plus ou moins rapide.

Il y avait là une pratique déplorable, incitant le concessionnaire à tirer bénéfice du forfait de construction, en obtenant un forfait aussi élevé que possible, ou, si le forfait était calculé strictement, en réduisant les dépenses au-dessous de ce qui était nécessaire à la bonne exécution du travail.

1385. Dès 1889, le Conseil d'État signalait ces inconvénients et demandait que l'estimation forfaitaire, primitivement prévue, fût remplacée par la vérification des dépenses réelles, dûment contrôlées, dans les limites d'un maximum convenablement fixé (1).

Il confirmait cette opinion dans un avis de principe

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 16 juillet 1889, chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Légé; 11 février 1890, chemin de fer d'intérêt local de Saumur à Cholet. « Considérant qu'en raison des inconvénients qui peuvent résulter de la fixation d'un chiffre forfaitaire, pour les frais d'établissement, inconvénients que le Conseil d'Etat a signalés à plusieurs reprises et qui sont parfois de nature, au cas où ce chiffre est supérieur à la dépense réelle, à produire des résultats peu conformes aux vues de la loi du 11 juin 1880, il convient de substituer au forfait proposé pour le capital d'établissement un maximum se rapprochant autant que possible de la dépense réelle. » — V. dans le même sens un avis du même jour, concernant les tramways de La Juvénie à Saint-Yrieix.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du 22 décembre 1891, émis à l'occasion d'un projet de loi modificatif de la loi de 1880, et déclarait qu'il y avait lieu «d'interdire les forfaits et de les remplacer par le remboursement des dépenses réelles, dans les limites d'un maximum, sauf à allouer au concessionnaire une prime pour l'intéresser aux économies réalisées par rapport au maximum ».

Les forfaits de construction ont été, depuis, rigoureusement écartés (1).

1386. En fait, afin d'éviter que le maximum ne soit fixé à un chiffre excessif et que le concessionnaire ne retire, grâce aux primes d'économie, une trop large part de bénéfice, on évalue généralement les dépenses constitutives de ce maximum au moyen d'une série de prix annexée au contrat, constituant un forfait décomposé en ses éléments.

Le projet de loi voté par la Chambre des députés, condamne le système du forfait et n'autorise que la vérification des dépenses réelles ou l'usage de la série de prix (article 20).

b) Participation du concessionnaire à la fourniture du capital.

1387. Au début de l'application de la loi de 1880, un assez grand nombre de départements ont pris à leur charge toute la dépense de construction des lignes concédées. Les inconvénients de ce procédé ont été reconnus rapidement. Le Conseil d'État attirait l'attention de l'Administration sur cette pratique fâcheuse, dans un avis important du 8 août 1888 (2). « La totalité de la dépense d'établissement devant être supportée par le département, le capital de la

(1) C. d'Et. Trav. publ. 28 octobre 1890, chemin de fer de la Demi-Lune à Lozanne; 6 août 1903, chemin de fer de l'Allier; 1er décembre 1903, chemin de fer de Varennes à Trézelles; 30 novembre 1909, Donjon à Digoin.

(2) C. d'Et. Trav. publ., chemin de fer de l'Aiguillon-sur-Mer à Sainte-Hermine (Vendée); avis analogue, 1er août 1888, tramway de la Drôme; 16 juillet 1889, chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Légé; 11 février 1890, chemin de fer de Saumur à Cholet.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

société exploitante sera constitué uniquement par la somme nécessaire pour fournir le fonds de roulement de l'exploitation. On peut se demander si une Société, ayant engagé dans l'affaire un capital aussi faible, offrira les garanties nécessaires, si, notamment, l'entretien de la voie et du matériel, établis aux frais du département, sera suffisamment assuré par un concessionnaire qui, en négligeant de remplir ses obligations et en s'exposant ainsi à la déchéance, ne risquerait de perdre qu'une somme relativement minime. Ces considérations montrent la nécessité d'adopter une combinaison *qui oblige le concessionnaire à avoir un capital-actions représentant une partie des sommes nécessaires à l'établissement de la ligne.*

« Il importe, en effet, que, dans les affectations que reçoivent les sommes dont dispose chaque année le concessionnaire, il s'en trouve une qui soit susceptible de subir des réductions, sans que l'entreprise périclite. Il faut donc que le capital-actions ait assez d'importance pour que, dans le cas où, pour une cause quelconque, les sommes affectées à l'entretien et à l'exploitation se trouveraient insuffisantes, ce mécompte ait seulement pour conséquence une réduction de dividende des actionnaires et n'entraîne pas immédiatement l'insolvabilité du concessionnaire. »

1388. Après avoir posé le principe, le Conseil d'État crut nécessaire d'indiquer dans quelle proportion il lui paraissait indispensable de faire participer le concessionnaire à la fourniture du capital d'établissement. C'est à l'occasion du chemin de fer d'intérêt local de Feurs à Panissières (1), que l'on voit, pour la première fois, intervenir la proportion du quart qui a été, depuis, adoptée comme règle générale : « Il serait très peu prudent de ne pas fixer au moins au quart des dépenses réelles la part de frais d'établissement que le concessionnaire devra fournir et laisser engagée dans l'entreprise jusqu'en fin de concession. »

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 15 juillet 1890.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

C'est cette même proportion du quart qui se trouvait indiquée dans l'avis de principe émis par le Conseil d'État, le 28 décembre 1891, sur un projet de loi modificatif de la loi de 1880 : « L'apport du quart est nécessaire, non seulement pour lier le concessionnaire vis-à-vis du département, mais aussi pour l'intéresser à l'avenir de l'entreprise. »

1389. Cette obligation de fournir le quart ou, tout au moins, le cinquième du capital d'établissement est donc devenue, depuis cette époque, une disposition additionnelle à la loi de 1880, appliquée d'une façon presque aussi rigoureuse que si elle avait été sanctionnée par une disposition législative (1).

Cette rigueur ne s'est tempérée que dans le cas où on se trouvait en présence de Compagnies anciennes, ayant engagé dans les lignes antérieurement concédées une part du capital d'établissement supérieure à cette proportion du quart ou du cinquième.

1390. Cette disposition figure, d'une façon impérative, à l'article 26 du projet de loi voté par la Chambre des députés, : « Aucune concession ne peut être accordée à une société qui n'engage pas dans l'entreprise une somme au moins égale au cinquième du capital de premier établissement. »

1391. A la suite de la mise en vigueur de ces nouvelles règles, un certain nombre de concessionnaires, obligés de fournir le quart du capital d'établissement, ont passé avec les départements des conventions, aux termes desquelles, ceux-ci leur assuraient, au moyen d'annuités, le remboursement de la part de capital fournie par eux. Sans s'opposer à cette combinaison, le Conseil d'État a fait remarquer que les avances du concessionnaire

(1) Ont été rejetées comme insuffisantes, les offres de concours de 1/6e. C. d'Et. Trav. publ. 14 novembre 1893, chemin de fer d'intérêt local des Ardennes; ou de 1/8e, 27 mars 1906, chemin de fer d'intérêt local de Verdun à Montmédy.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« constituant le gage des départements, ne sauraient être remboursées définitivement qu'à l'expiration de la concession » (1).

En conséquence, les conventions doivent préciser que, dans le cas où le concessionnaire ne remplit pas les obligations du cahier des charges et où la déchéance est prononcée contre lui, les annuités qui lui seraient dues jusqu'en fin de concession, en vertu des dispositions précédemment indiquées, cessent de lui être payées et sont retenues par le département (2).

Dans un avis récent, le Conseil d'État reconnaissait explicitement que « la part engagée par le concessionnaire dans la construction du réseau avait le caractère *d'un véritable cautionnement* » (3).

1392. Le principe même sur lequel repose sa jurisprudence a conduit le Conseil d'État à refuser d'approuver des combinaisons, dans lesquelles le département faisait au concessionnaire l'avance de la part du capital d'établissement mis à sa charge (4). Cette combinaison constituerait « un précédent fâcheux. Elle serait de nature, non seulement à priver le département de toute garantie au cas de déchéance, mais encore à faire retomber sur lui les conséquences de la déchéance, et, par conséquent, à rendre cette déchéance inapplicable, en fait. »

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 19 juin 1894, chemin de fer d'intérêt local de Saint-Heand à Pélussin. Dans le même sens, 23 février 1898, chemin de fer des Côtes-du-Nord; 6 août 1903, chemin de fer d'intérêt local de l'Allier; 29 mars 1904, chemin de fer d'intérêt local de la Manche; 31 décembre 1907, chemin de fer d'intérêt local de Cusset vers Boën.

(2) C. d'Et, Trav. publ. 25 juin 1903, chemin de fer de Luxey à Mont-de-Marsan. « Il devrait, en outre, être stipulé expressément qu'en cas de déchéance, les annuités correspondantes au remboursement de cette avance seraient éteintes de plein droit. » — V. également 26 juillet 1904, chemin de fer d'intérêt local de Asfeld à Mont-Cornet.

(3) C. d'Et. Trav. publ., chemin de fer d'intérêt local de l'Yonne et de l'Aube, 23 novembre 1909.

(4) C. d'Et. Trav. publ. 20 février 1906, chemin de fer de Castelnau à Sainte-Hélène.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1393. Ici encore, le projet de loi voté par la Chambre des députés incorpore aux dispositions légales les règles posées par la jurisprudence administrative, en décidant que le département ou la commune peuvent s'engager, soit à servir l'intérêt de la part fournie par le concessionnaire, soit à le rembourser au moyen d'annuités échelonnées pendant toute la durée de la concession, mais que, « au cas de déchéance, les versements des annuités cessent pour la fraction du capital fourni par la société représentant le minimum obligatoire (art. 26). »

c) Intérêts du capital engagé.

1394. La loi du 11 juin 1880 pose, en principe, que l'État et les départements peuvent accorder des subventions aux chemins de fer d'intérêt local, de manière à représenter 5 0/0 par an du capital de premier établissement.

Cette disposition a été critiquée par le Conseil d'État dans l'avis du 22 décembre 1891, déjà plusieurs fois signalé.

« Le taux de 5 0/0, indiqué par la loi, comprend à la fois l'intérêt et l'amortissement du capital; or, il importe, dans la pratique, de distinguer ces deux élements afin de mettre le chiffre de l'amortissement en rapport avec la durée de la concession, et d'éviter ainsi de traiter les longues concessions avec plus de faveur que celles de courte durée. »

Le plus souvent, l'intérêt admis a été de 4 0/0, non compris les charges d'amortissement, lorsque le département prenait à sa charge le remboursement des avances faites par le concessionnaire.

Dans certains cas, ce taux est descendu à 3.75 0/0 (1).

1395. Ici encore, la jurisprudence administrative s'est

---

(1) Chemin de fer d'intérêt local des Riceys à Cunfin.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

efforcée d'abandonner les évaluations forfaitaires et de se rapprocher des dépenses réellement effectuées.

La section des Travaux publics du Conseil d'État émettait l'avis, à propos des chemins de fer d'intérêt local de l'Allier, le 6 août 1903, qu'il y avait lieu de prendre acte des « engagements acceptés par la société de substituer au taux de 4 0/0 le taux réel d'émission des obligations, pour la part du capital que la société serait autorisée à réaliser en obligations. »

d) Travaux complémentaires de premier établissement.

1396. Les travaux faits à l'origine pour la construction de la ligne, demandent quelquefois à être complétés par des travaux complémentaires. Quelles sont les dispositions habituellement prévues dans les conventions relatives aux chemins de fer d'intérêt local, en ce qui concerne le mode de paiement de ces travaux ?

Pendant longtemps, les conventions sont restées muettes sur ce point, et il en est résulté de grosses difficultés, lorsque la nécessité d'exécuter de pareils travaux a été reconnue, sans que leur mode de paiement eût été précisé.

Depuis une vingtaine d'années, l'Administration veille à ce que cette lacune soit comblée et dans les nouvelles concessions, deux formules ont été le plus souvent employées. La première indique que les travaux complémentaires seront payés par le département dans les limites d'un maximum, qui est souvent de 2,000 francs par kilomètre.

Dans une autre combinaison, qui tient compte d'une façon plus complète des intérêts distincts du concédant et du concessionnaire, les dépenses des travaux complémentaires sont à la charge du concédant jusqu'à une certaine somme : 2,000 ou 3,000 francs par kilomètre; les dépenses à faire au delà de cette limite sont à la charge du concessionnaire, mais elles sont portées à un compte d'attente, de manière à pouvoir être amorties au moyen

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des bénéfices d'exploitation réalisés dans les années ultérieures.

1397. La charge des dépenses de travaux complémentaires de premier établissement doit être imputée, non en capital, mais en annuités comprenant l'intérêt et l'amortissement, dans les mêmes conditions que le capital d'établissement.

1398. Le projet de loi voté par la Chambre des députés règle le régime des travaux complémentaires que la loi de 1880 passait sous silence, en décidant (art. 14), que « les dépenses de premier établissement comprennent les dépenses faites pour les travaux complémentaires pendant les dix premières années de l'exploitation, dans les limites d'un maximum. »

Quant aux dépenses à faire, pour le même objet, au delà du terme des dix premières années, le nouveau texte précise dans quelles conditions elles pourront être assimilées à des dépenses d'exploitation (art. 22).

APPENDICE

CONSTRUCTION EN RÉGIE

1399. Dans certains cas exceptionnels où le département avait pris à sa charge la totalité du capital d'établissement, se bornant à se substituer une Société, pour l'exécution matérielle des travaux, l'Administration a fait remarquer que, au regard de l'État, le véritable concessionnaire n'était pas la Société qui construisait, mais le département qui assumait la dépense totale.

Comme il n'était pas possible que le département se fît à lui-même la concession de la ligne, la formule adoptée dans les lois déclaratives d'utilité publique a été que le département était autorisé à construire la ligne en question, les subventions lui étant accordées dans les mêmes conditions qu'à un concessionnaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Article 2. — *Exploitation.*

a) Durée de la concession.

1400. La première question que doit trancher le contrat passé entre le concédant et le concessionnaire est la détermination du temps pendant lequel ce dernier assurera l'exploitation, c'est-à-dire la fixation de la durée de la concession; à ce point de vue, la loi de 1880 n'a fixé aucune règle.

Pendant les premières années d'application de cette loi, le Conseil d'État s'efforçait d'obtenir que les concessions des chemins de fer d'intérêt local vinssent à expiration aux mêmes dates que celles des lignes d'intérêt général, auxquelles les nouveaux chemins de fer venaient se raccorder.

C'est la doctrine qu'indiquait le Conseil d'État dans un avis du 24 juin 1884 (1) : « Considérant que si la loi du 11 juin 1880 n'a pas fixé un maximum de durée aux concessions des lignes d'intérêt local, on ne saurait induire de son silence qu'elle ait voulu autoriser des termes excédant ceux de l'expiration de la concession des grandes lignes auxquelles les chemins de fer d'intérêt local viennent se raccorder; que le doute à ce sujet est d'autant moins permis qu'il résulte, tant des rapports présentés aux Chambres que de la discussion de la loi du 11 juin 1880, que la raison déterminante de la suppression du terme maximum de cinquante ans inscrit dans le projet de loi a précisément été l'utilité qu'il pouvait y avoir, pour les départements, à faire coïncider la durée des futures concessions avec ce qui reste à courir de celles des grandes Compagnies;

« Qu'il est, en effet, de la plus haute importance que, pour l'ensemble de nos voies ferrées, rien ne puisse gêner

(1) Chemin de fer d'intérêt local de Bar-le-Duc à Vaubécourt.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la liberté de l'État, au terme fixé pour son entrée en jouissance des chemins de fer d'intérêt général et que ce serait méconnaître l'esprit et la portée de la loi que d'autoriser, *à une date encore rapprochée de sa promulgation*, des concessions dont la trop longue durée pourrait présenter ces graves inconvénients à l'échéance du terme dont il vient d'être parlé. »

Cette doctrine s'est appliquée dans de nombreuses espèces (1).

1401. Cette jurisprudence dut naturellement se modifier progressivement, le délai restant à courir jusqu'à la fin des concessions des grandes Compagnies devenant insuffisant pour la durée de concession des nouvelles lignes d'intérêt local à construire.

Depuis, l'Administration s'est généralement efforcée d'obtenir la concordance des dates d'expiration des nouvelles concessions avec le terme de la concession des lignes déjà existantes d'un même réseau ou des lignes d'autres réseaux d'intérêt local de la même région (2).

1402. D'une façon générale, l'Administration est opposée à des durées de concessions dépassant normalement soixante ou soixante-cinq ans.

1403. La durée des concessions, telle qu'elle est fixée dans les conventions, part de la déclaration d'utilité publique et non de la mise en exploitation.

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 15 juillet 1885, chemin de fer d'intérêt local d'Angoulême à Rouillac; 19 mars 1884, La Ferté-sous-Jouarre vers Montmirail, et Montereau à Château-Landon; 30 mars 1886, Gerzat à Maringues et Riom à Volvic; 1er juillet 1890, Isle-sur-Sorgue à Vaucluse; 17 juin 1890, Milly à Formeries.

(2) C. d'Et. Trav. publ. 16 novembre 1897, Reims à Dormans; 23 novembre 1897, Monthermé à Hautes-Rivières; 7 juin 1898, Aïn-Beïda à Kenchela; 24 juillet 1902, Signy-l'Abbaye à Mézières; 5 août 1902, Hazebrouck à Merville; 17 janvier 1905, Chauny à Coucy; 9 mai 1905, Besançon à Amathay; 17 octobre 1905, Tamnay à Moulins-Engilbert.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b) Garantie des insuffisances d'exploitation.

1404. La loi de 1880 pose en principe que les subventions de l'État et des localités doivent avoir pour objet de combler, en partie, les insuffisances d'exploitation, lorsque le produit brut est trop faible pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt du capital de premier établissement.

L'Administration n'a pas tardé à reconnaître les graves inconvénients qu'il y a à garantir un revenu suffisant au concessionnaire, même dans le cas où l'exploitation ne donne que des résultats tout à fait médiocres. Cette pratique ne peut que pousser à la construction de lignes qui n'auraient pas dû être entreprises, ou tout au moins qui ne méritaient pas de recevoir une subvention de l'État.

1405. Le Conseil d'État, dans l'avis déjà cité au sujet d'un projet de modification de la loi de 1880, signalait l'inconvénient de ce procédé et proposait d'en limiter la portée, en assignant à la garantie des insuffisances d'exploitation, une limite qu'il estimait pouvoir être fixée à 750 francs par kilomètre pour les lignes d'intérêt local et à 500 francs pour les tramways.

Un peu plus tard, la même assemblée émettait un avis plus défavorable encore à la garantie des insuffisances d'exploitation « considérant, disait-elle, que la plupart des conventions passées récemment pour l'établissement de réseaux importants de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways ne comportent pas de garantie des insuffisances d'exploitation; que si cette garantie n'a pas été exclue d'une façon absolue dans les divers projets étudiés pour la réforme de la législation sur la matière, il n'en est pas moins vrai que, quand elle est appliquée à des réseaux étendus, elle entraîne, pour les finances départementales, des aléas qu'il importe d'éviter (1) ».

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 2 juin 1896, chemin de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire; 25 juin 1903, chemin de fer d'intérêt local de Luxey à Mont-de-Marsan; 16 juin 1903, tramway des Pyrénées-Orientales.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1406. Le projet de loi voté par la Chambre des députés confirme encore ici la jurisprudence administrative, en décidant explicitement, article 14, « qu'en aucun cas, la subvention allouée par l'État ne peut contribuer à couvrir les insuffisances de l'exploitation ».

c) Garantie d'un minimum de recettes.

1407. Un autre mode de subvention, condamné également par la jurisprudence actuelle de l'Administration, consiste à promettre au concessionnaire qu'au cas où les recettes de la ligne n'atteindraient pas un chiffre déterminé, la différence entre ce chiffre et celui des recettes réelles lui sera versée à titre de subvention.

La section des Travaux publics du Conseil d'État rappelle « qu'elle s'est prononcée à plusieurs reprises contre le principe de la garantie d'un minimum de recettes accordé à l'exploitant (1) ».

1408. Dans certains cas spéciaux, des exceptions à ce principe ont été admises, notamment lorsqu'il s'agissait d'une garantie de recettes accordée seulement pour la période du début de l'exploitation, afin de permettre au concessionnaire de traverser, sans compromettre son capital, les premières années de la concession qui sont toujours peu productives. Dans ce cas, généralement, la garantie du minimum de recettes était limitée à un chiffre maximum, par exemple 500 francs par kilomètre, et, en outre, elle décroissait progressivement depuis la première jusqu'à la dernière des années pour lesquelles cet engagement était souscrit (2).

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 29 novembre 1904, chemin de fer d'intérêt local de Thiaucourt à Toul.

(2) V. chemin de fer d'intérêt local d'Aumale à Envermeu, et tramways de Seine-et-Marne.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d) Exploitation aux risques et périls du concessionnaire.

1409. L'exploitation aux risques et périls du concessionnaire est la seule formule qui soit admise aujourd'hui, en principe, par l'Administration.

Afin de limiter les conséquences rigoureuses de cette formule pour le concessionnaire, l'Administration accepte que les déficits d'exploitation soient portés à un compte d'attente qui peut s'amortir ensuite quand les recettes ont atteint une certaine plus-value.

Cette disposition se trouve reproduite dans l'article 22 du projet de loi voté par la Chambre des députés.

e) Partage des bénéfices.

1410. La loi de 1880 pose, dans son article 15, le principe que, dans le cas où le produit brut de la ligne pour laquelle une subvention a été payée, devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 0/0 par an du capital de premier établissement, la moitié du surplus de la recette est conservée par le concessionnaire, l'autre moitié étant partagée entre les intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux.

Cet article ajoute que, dans tous les cas, ce partage ne joue que jusqu'au remboursement des avances sans intérêt. Il n'y a donc là, en réalité, qu'un remboursement et non un véritable partage de bénéfices.

1411. L'Administration a complété les dispositions de la loi sur ce point, en décidant que, même avant que ne s'ouvre le partage prévu par la loi de 1880, les conventions doivent comporter des dispositions prévoyant le partage entre le concessionnaire et le concédant, dès qu'apparaît un produit net.

1412. Le projet de loi voté à la Chambre des députés, précise, dans son article 19, que l'acte de concession fixe la part du produit net attribué au concessionnaire, le surplus étant partagé entre l'État, les départements, etc.,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mais supprime la limitation du droit de partage de l'État au remboursement de ses avances.

f) Mode de calcul des dépenses d'exploitation.

1413. Pour calculer les subventions à fournir, par application des conventions qui admettent la garantie des insuffisances d'exploitation, ou pour déterminer la part des bénéfices revenant à l'État ou au département, il est nécessaire de connaître le produit net, c'est-à-dire, la différence entre les recettes brutes et les dépenses. Le relevé des recettes est facile à faire; le calcul des dépenses offre généralement beaucoup plus de difficultés.

Trois procédés peuvent être employés : celui de la vérification des dépenses réelles avec ou sans maximum, celui d'un forfait simple ou celui du forfait décomposé, basé sur l'emploi d'une formule plus complexe.

1414. On a pendant longtemps écarté, comme étant trop compliquée, la vérification des dépenses réelles; l'Administration jugeait préférable de recourir à l'estimation forfaitaire des frais d'exploitation.

Toutes les formules forfaitaires employées à cet effet ont pour principe l'évaluation des dépenses que le concessionnaire est autorisé à porter en compte, en fonction du chiffre des recettes réalisées.

Les formules forfaitaires primitives, généralement très simples, étaient de la forme :

$$A + KR,$$

R étant la recette brute,

A et K deux constantes à déterminer, dans chaque cas, avec quelquefois l'adjonction d'un certain minimum assuré au concessionnaire, dans tous les cas (1).

---

(1) Voici quelques-unes des formules les plus usuelles :

Par kilomètre : $2{,}300^f + \frac{R}{4}$; $2{,}000^f + \frac{R}{3}$; $1{,}800^f + \frac{R}{2}$;

$1{,}500^f + \frac{R}{2}$; $1{,}200^f + \frac{2R}{3}$; $1{,}000^f + \frac{2R}{3}$; $800^f + \frac{3R}{4}$.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Mais les formules de ce genre créent, d'une façon générale, un antagonisme entre les intérêts du public et ceux du concessionnaire, en poussant celui-ci à maintenir ses tarifs élevés et à encaisser de fortes recettes sans développer le trafic. Ces inconvénients sont encore plus graves lorsque la formule se combine avec un minimum de recettes accordé au concessionnaire.

1415. L'Administration s'est efforcée d'améliorer les formules d'exploitation, en ajoutant aux deux premiers termes de la formule un certain nombre d'autres termes qui tiennent compte du parcours des trains et quelquefois du nombre de tonnes kilométriques et du nombre de voyageurs kilométriques.

1416. Mais, malgré ces améliorations, le Conseil d'État, à partir de 1891, a estimé qu'il y avait lieu d'abandonner le règlement des dépenses à forfait et de ne conserver les formules forfaitaires que comme des maxima que ne pourraient dépasser les dépenses à rembourser.

C'est ce qu'indiquait le Conseil d'État dans l'avis du 22 décembre 1891, déjà cité : « Considérant qu'en présence des résultats regrettables qu'ont donné la plupart des forfaits d'exploitation, il y a lieu d'interdire, d'une manière absolue, tout forfait de cette nature et d'exiger que les comptes entre le concédant et le concessionnaire soient réglés d'après les dépenses réelles, dans les limites d'un maximum déterminé en fonction du trafic, sauf à y comprendre, s'il y a lieu, une prime d'économie (1). »

1417. Le texte du projet de loi voté par la Chambre des députés indique que les dépenses annuelles de l'exploitation peuvent être calculées, soit d'après leur montant réel et dûment justifié, dans les limites d'un maximum avec prime d'économie, soit d'après une formule tenant compte à la fois des recettes de l'exploitation, du nombre

(1) C. d'Et. Trav. publ. 22 décembre 1891; *Id.* 9 mai 1893, chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Cholet; 11 juin 1895, chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des trains et, éventuellement, de l'importance et de la nature des transports.

g) Fonds de renouvellement.

1418. La plupart des conventions prévoient que le concessionnaire est obligé de constituer une réserve ou un fonds d'amortissement pour assurer le renouvellement de la voie et l'augmentation ou le remplacement du matériel roulant.

Les conventions anciennes spécifiaient que ces sommes devaient être versées au département, qui en servait les intérêts au concessionnaire (1).

En vue d'alléger les charges du département, l'Administration a admis fréquemment que « les prélèvements sur les recettes brutes pour fonds de renouvellement, au lieu d'être versés au département, obligé d'en payer l'intérêt à 4 0/0, soient employés à l'achat de valeurs que celui-ci aura acceptées, les titres étant déposés dans une caisse agréée par le département et les revenus touchés par le concessionnaire ».

1419. Le fonds de réserve, étant constitué par des prélèvements sur les recettes, n'est pas la propriété du concessionnaire, et les conventions doivent préciser dans quelles proportions il doit être partagé en fin de concession (2). Généralement, le partage s'effectue dans la mesure où chacune des parties a contribué à le constituer (3).

h) Trains supplémentaires.

1420. Les conventions indiquent fréquemment que le nombre minimum des trains que le concessionnaire

(1) C. d'Et. Trav. publ. 9 juin 1896, chemin de fer d'intérêt local de Nîmes à Arles.

(2) C. d'Et. Trav. publ. 24 décembre 1901, chemin de fer d'intérêt local du Morbihan.

(3) C. d'Et. Trav. publ. 4 février 1902, tramway de Vierzon à Graçay.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sera tenu de mettre en marche, est fixé à un chiffre déterminé : deux ou trois dans chaque sens.

Le Conseil d'État demande généralement que ce nombre minimum obligatoire pour le concessionnaire ne soit pas fixé *ne varietur*, mais qu'il augmente avec la recette kilométrique (1).

1421. Il peut arriver que le concédant juge, en cours d'exploitation, nécessaire d'imposer au concessionnaire la mise en marche de trains supplémentaires, en sus du minimum obligatoire. Les conventions prévoient souvent la compensation qui est due au concessionnaire, en pareil cas.

L'Administration refuse généralement d'approuver, comme mode de compensation, le relèvement du chiffre représentant le minimum kilométrique des frais d'exploitation (2).

Pendant longtemps, le mode de compensation normal comportait le versement d'une somme de 0 fr. 70 par train kilométrique supplémentaire, étant entendu que ni les recettes ni les dépenses de ce train n'entraient en compte dans la formule d'exploitation (3).

Dans un grand nombre de conventions récentes, cette formule, qui exige la tenue d'une comptabilité spéciale pour chaque train supplémentaire, a été abandonnée et remplacée par une disposition qui prévoit l'allocation d'une indemnité plus faible, mais entrant en compte dans la formule (4).

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 23 février 1898, chemin de fer d'intérêt local des Côtes-du-Nord; 19 juin 1894, chemin de fer d'intérêt local de Saint-Heand à Pélussin.

(2) C. d'Et. Trav. publ. 27 février 1889, chemin de fer d'intérêt local de Dun-sur-Auron à Laugère.

(3) C. d'Et. Trav. publ. 6 août 1894, chemin de fer d'intérêt local de Villefranche à Tarare; 5 février 1895, chemin de fer d'intérêt local de Lourches à Cambrai.

(4) 11 mai 1910, chemin de fer d'intérêt local de Ploërmel à La Trinité : « Le texte proposé réduit de 0 fr. 70 à 0 fr. 50 l'allocation prévue par kilomètre de train supplémentaire, mis en service; mais il incorpore la recette de ces trains dans la formule d'exploita-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

i) Clauses ouvrières.

1° *Retraites.* — 1422. Les lois des 27 décembre 1890 et 10 avril 1902, qui donnent au ministre le droit d'homologuer les statuts des caisses de retraites, créées par les entreprises de chemins de fer, sont applicables aux lignes d'intérêt local, mais nous rappelons que ces deux lois n'imposent que l'homologation des caisses qui existent, et non la création de caisses là où il n'en existe pas.

Des circulaires ministérielles en date des 17 juillet 1905 et 12 avril 1906 ont d'ailleurs invité les préfets à insister auprès des Compagnies pour qu'elles créent des caisses de retraites en faveur de leurs agents ou qu'elles améliorent le fonctionnement des caisses existantes.

1423. La loi du 5 avril 1910, sur les retraites ouvrières et paysannes, a décidé, dans son article 10, que les employés de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, de même que les employés de chemins de fer d'intérêt général, les ouvriers des mines et les inscrits maritimes resteraient, en principe, régis par les législations spéciales qui les concernent.

Elle dispose toutefois que, si les dispositions établies en leur faveur par les exploitants dans les conventions passées, s'il y a lieu, entre ces derniers et l'État, les départements ou les communes intéressées, sous l'approbation des ministres des Travaux publics et de l'Intérieur, donnée après avis du ministre du Travail, ne devaient pas leur assurer une retraite au moins égale à celle qui résulte de l'application du droit commun, ils seraient soumis à ce dernier régime, dans les conditions à déterminer par un

---

tion. Ce mode de comptabilité, qui évite une ventilation de recettes, est certainement préférable, mais il devrait comporter une réduction de l'allocation, telle que cette allocation ne dépasse pas 50 0/0 de la dépense effective des trains mis en marche. »

Dans le même sens : 14 mai 1907, chemin de fer d'intérêt local de Saint-Maixent à Coullonges; 4 mai 1909, chemin de fer d'intérêt local de Belfort et du Doubs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

arrêté concerté entre les ministres des Travaux publics, du Travail et des Finances.

1424. Une autre disposition, visant les retraites des agents de chemins de fer d'intérêt local et des tramways, a été introduite dans la loi de finances du 8 avril 1910, à l'article 126 qui prévoit que les entreprises existantes devront, dans les dix-huit mois de la promulgation de la loi, et après entente, s'il y a lieu, avec les départements et communes intéressés, faire homologuer par le ministre les règlements de caisses de retraites.

Le même article dispose que les conventions ou cahiers des charges annexés à l'acte déclaratif d'utilité publique d'une voie ferrée devront, à l'avenir, comprendre des dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite du personnel.

1425. Il résulte de ces différents textes que les Compagnies de chemins de fer d'intérêt local ont le choix entre deux systèmes : ou bien se soumettre purement et simplement au régime de la loi sur les retraites ouvrières et paysannes; ou bien faire à leurs agents des conditions de retraites plus avantageuses. Ce sont deux régimes entièrement distincts.

Le Conseil d'Etat admet que, dans le second système, l'État ne verse pas la subvention de 60 francs qu'il accorde aux assujettis de la loi du 5 juin 1910; l'équivalence entre les deux régimes ne doit donc pas être appréciée par l'importance des versements patronaux et ouvriers dans les deux cas, mais par les conditions de retraites que l'un ou l'autre régime permet d'obtenir, en supposant le même âge d'entrée en jouissance.

Le Conseil d'État, dans un avis récent, rappelait que l'État n'avait « pas à intervenir, en principe, dans la constitution des retraites des agents de chemins de fer d'intérêt local (1) ».

---

(1) « Les versements faits par les départements ou les concessionnaires doivent être suffisants pour assurer aux agents de chemins de fer d'intérêt local une retraite au moins égale à celle qui résul-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Au point de vue de la comparaison à établir entre les deux régimes de retraites, le Conseil d'État précisait d'ailleurs que l'esprit de la disposition de l'article 126 ne permettait pas d'exiger des agents des versements supérieurs à ceux de la Compagnie (1).

2° *Conditions du travail.* — 1426. La réglementation du travail, sur les chemins de fer d'intérêt local, rentre essentiellement dans les attributions des préfets.

Dans plusieurs circulaires (2), le ministre des Travaux publics a invité, en vertu des articles 56 et 64 de l'ordonnance de 1846-1901, les préfets à prendre des arrêtés réglementant la durée du travail et du repos des agents des Compagnies de chemins de fer d'intérêt local, dans des conditions analogues à celles qui ont été fixées par les arrêtés ministériels de novembre 1899 pour les chemins de fer d'intérêt général.

1426 *bis*. L'article 126 de la loi definances du 8 avril 1910 pose en principe que les conventions à intervenir à l'avenir devront comporter, en même temps que les dispositions relatives aux retraites, des dispositions relatives aux *conditions du travail.*

Le Conseil d'État a émis l'avis que cette disposition n'avait pas eu pour effet de dessaisir les préfets de leurs droits antérieurs de réglementation : (3) « En ce qui concerne les conditions du travail, l'arrêté préfectoral du .... ne peut tenir lieu de la réglementation que la Com-

---

terait de l'application de la loi du 5 avril 1910. En conséquence, l'ensemble de ces versements doit être calculé de façon à remplacer la cotisation de l'État, qui n'a pas à intervenir, en principe, dans la constitution de ces retraites. » C. d'Et. 12 avril 1911, tramway de Dunkerque à Petite-Synthe.

(1) « En ce qui concerne les retraites, la convention doit prévoir un régime remplissant cette double condition : 1° assurant aux agents des retraites au moins égales à celles qui résulteraient de l'application de la loi du 5 avril 1910; 2° n'exigeant pas des agents des versements supérieurs à ceux de la Compagnie. » C. d'Et. 6 avril 1911, chemin de fer d'intérêt local de Ploërmel à La Trinité.

(2) Circ. 15 avril 1901 et 12 avril 1906.

(3) Chemin de fer d'intérêt local de Ploërmel à La Trinité, 6 avril 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnie doit prévoir, aux termes de l'article 126 de la loi de finances du 8 avril 1910. En prenant des arrêtés de cette nature, le préfet se place au point de vue de la sécurité. La confusion entre les arrêtés du préfet et la réglementation de la Compagnie aurait un double inconvénient; elle limiterait les pouvoirs du préfet, qui doit toujours rester libre de prescrire des mesures qu'il juge nécessaires pour la sécurité des voyageurs; elle pourrait amener les préfets à entrer dans des questions d'exploitation qui ne sont pas dans leurs attributions. La Compagnie doit donc établir un règlement de travail, dont les conditions principales figureront dans la convention. »

j) Cautionnement.

1427. La convention prévoit la fourniture, par le concessionnaire, d'un cautionnement destiné à assurer l'exécution des différentes obligations du cahier des charges.

Nous rappelons que ce cautionnement est complété, en vertu de la jurisprudence administrative, par le versement d'une part du capital d'établissement mis à sa charge.

k) Clauses compromissoires.

1428. Dans un grand nombre de concessions, les départements ont prévu que des difficultés pourraient s'élever entre les concessionnaires et eux, au sujet de l'interprétation des dispositions des conventions, et ont cru pouvoir introduire une clause compromissoire, en vertu de laquelle le règlement des litiges serait obligatoirement et définitivement tranché, dans des conditions variables, par voie d'arbitrage.

Le Conseil d'État a fait remarquer que les départements et les communes n'ont pas le droit de compromettre; que d'ailleurs, une clause compromissoire qui ne serait pas limitée à un litige né et actuel, serait contraire

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aux prescriptions des articles 1003 et 1006 du code de procédure civile (1).

Il a admis que, pour faciliter le règlement des difficultés, il pouvait être inséré des clauses analogues à la suivante: « Avant d'être portées devant les juridictions compétentes, les contestations relatives à l'exécution de la convention seront soumises à une commission arbitrale » (2).

APPENDICE

Exploitation en Régie. — L'Administration a été fréquemment appelée à se prononcer sur les différentes modalités dans lesquelles l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local pouvait être assurée en régie, soit par l'État, soit par les départements, directement ou indirectement.

1429. La question de l'exploitation en régie par l'État s'est présentée à l'occasion de la ligne d'Oran à Arzew dont l'exploitation fut confiée à la Régie des chemins de fer de l'État en Algérie, constituée à la suite de la faillite de la Compagnie franco-algérienne.

L'Administration avait proposé d'autoriser par décret cette combinaison. Le Conseil d'État a émis l'avis qu'un décret « ne saurait suffire pour autoriser valablement la Régie à assurer, sous la garantie éventuelle de l'État, l'exploitation de la ligne » (3).

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 27 juin 1906, tramway de Maule à Meulan; 27 juin 1906, chemins de fer d'intérêt local de Seine-et-Oise; 10 juillet 1907, tramway de Sevran-Livry à Claye-Souilly; 4 mai 1909, chemin de fer d'intérêt local de Belfort et du Doubs; 8 mai 1909, chemin de fer d'intérêt local de Douville à Motteville.

(2) C. d'Et. Trav. publ. 26 décembre 1906, chemin de fer d'intérêt local de Mostaganem à La Macta.

(3) C. d'Et. Trav. publ. 25 octobre 1904.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le Conseil d'État a demandé également qu'un article spécial du projet de loi déclaratif d'utilité publique autorisât explicitement la construction et l'exploitation, par les chemins de fer de l'État, de la ligne de Pallet à Vallet (1).

1430. La question de l'exploitation en régie par les départements, s'est posée plus fréquemment.

Le Conseil d'État s'est montré généralement peu favorable à ce mode d'exploitation, soit que la régie fût assurée indirectement par l'intermédiaire d'une Compagnie (2), soit qu'elle fut dirigée directement par les services départementaux eux-mêmes.

Il estimait que le recours à cette combinaison devait être justifié par des circonstances exceptionnelles ; il faisait remarquer d'une part que les départements et les communes, placés sous la tutelle de l'État, sont des mineurs et, comme tels, ne doivent pas en principe faire des actes de commerce, d'autre part, que l'exploitation directe d'entreprises de chemins de fer est susceptible de faire peser un grave aléa sur les budgets départementaux et communaux, dont l'élasticité est réduite.

1431. La question s'était posée, pour la première fois, à l'occasion du funiculaire de Belleville, que la ville de Paris demandait à construire et à exploiter directement. Le Conseil d'État avait émis l'avis que la gestion directe ne saurait être autorisée qu'en l'absence, non démontrée dans l'espèce, d'un concessionnaire qui acceptât de se charger de l'opération (3).

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 8 mars 1906. Dans le même sens, 26 décembre 1906, chemin de fer d'intérêt local de Mostaganem à La Macta.

(2) C. d'Et. Trav. publ. 25 novembre 1903, chemin de fer d'intérêt local de Lassigny à Montdidier.

(3) « Considérant que la gestion directe d'entreprises, ayant un caractère surtout industriel, ne rentre pas dans le cercle normal des attributions des municipalités et ne doit être autorisée qu'à défaut de concessionnaire offrant les garanties voulues; que, dans l'espèce, la possibilité de procéder par voie de concession résulte du dossier ... » C. d'Et. Trav. publ. 24 janvier 1889.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il émettait également un avis défavorable à l'exploitation en régie du tramway d'Aixe à Limoges (1). Après nouvel examen, il acceptait cependant, dans les termes suivants, d'autoriser cette exploitation (2).

« La section croit devoir faire remarquer qu'elle n'a adopté le projet qu'en raison des circonstances particulières de l'affaire et du caractère provisoire de l'exploitation en régie, qui n'est destinée à fonctionner que pendant une période maxima de dix années, et jusqu'au moment où le département adopterait pour le réseau projeté, un régime différent. »

Depuis cette époque, l'exploitation en régie, pour des périodes limitées, a été également autorisée pour les lignes de la Côte-d'Or, à la suite du rachat du réseau exploité par la Compagnie du Sud de la France, et pour certaines lignes du département de l'Isère, à la suite de la déchéance du concessionnaire.

1432. Le projet de loi voté par la Chambre des députés, autorise explicitement, dans son article 24, les départements et les communes, à exploiter directement leurs voies ferrées d'intérêt local.

§ 3. — *Subventions.*

1433. Nous avons examiné, dans le paragraphe précédent, comment la convention et le cahier des charges définissent les droits et les obligations du concessionnaire et du concédant, c'est-à-dire, dans le cas général, du département.

Nous avons indiqué que, dans le système qui est aujourd'hui généralement suivi, le département prend à sa charge les 3/4 ou les 4/5 de la dépense d'établissement

(1) C. d'Et. Trav. publ. 3 mai 1905.
(2) C. d'Et. Trav. publ. 19 décembre 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la ligne; fréquemment, il rembourse par annuités, au concessionnaire, la part du capital d'établissement que celui-ci doit s'engager à fournir en vertu de la jurisprudence nouvelle de l'Administration.

En cours d'exploitation, le département peut être appelé à verser au concessionnaire différentes sommes, soit à titre d'allocations forfaitaires dans les conventions d'anciens types, soit, dans les conventions plus récentes, à titre de prime d'économie.

Il peut, par contre, recevoir, dans le cas où le produit net dépasse une certaine limite, une part des bénéfices de l'exploitation.

Le département, qui donne la concession, ne supporte pas toute la dépense; il reçoit généralement, lui-même, une aide pécuniaire de l'État, des communes, et quelquefois des particuliers intéressés.

Article premier. — *Subventions de l'État.*

1434. La loi de 1880 (art. 13, § 1er), n'autorise l'État à fournir aux départements des subventions pour leurs chemins de fer d'intérêt local que dans le cas où le produit brut de ces derniers est insuffisant pour couvrir les dépenses de l'exploitation et assurer un intérêt de 5 0/0 par an au capital de premier établissement.

a) Forme du concours de l'État.

1435. La loi de 1880 détermine *sous quelle forme* doivent être versées les subventions de l'État, lorsque ce dernier les accorde.

La loi de 1865 avait posé en principe que le concours de l'État serait accordé sous forme de subvention en capital. Ce système, tel qu'il fut pratiqué, donna lieu à des inconvénients sérieux. Il arriva que, dans bien des cas, la subvention allouée assurait seulement la construction de la ligne et que le concessionnaire, après avoir réalisé de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gros bénéfices sur les travaux d'établissement, abandonnait d'une façon ou d'une autre, l'exploitation de la ligne, qui ne pouvait lui rapporter que des bénéfices peu importants. Il fallait rechercher, un autre rétrocessionnaire, ce qui grevait forcément l'entreprise de dépenses nouvelles.

1436. La loi de 1880, en décidant que les subventions de l'État ne seraient accordées que sous forme d'annuités, a marqué une réaction absolue contre le système de la loi de 1865.

Mais depuis que l'on a abandonné la formule des forfaits de construction et que cette dernière est effectuée par le département, l'exploitation étant assurée par le concessionnaire à ses risques et périls, les inconvénients qui s'étaient produits, dans le système du versement des subventions en capital, ne peuvent plus se présenter.

1437. Aussi le projet de loi voté à la Chambre des députés a-t-il prévu, dans son article 13, que l'État pouvait donner ses subventions en capital ou en annuités. Le mode de subvention en capital, entouré des précautions que le système nouveau lui assure, a l'avantage de donner lieu à des comptes plus clairs et plus simples, et d'éviter à l'État d'emprunter, par l'intermédiaire des départements; cette conséquence du système actuel impose, en effet, à l'État des charges d'annuités calculées à un taux supérieur à celui de son propre crédit.

b) Montant de la subvention de l'État.

1438. Avant d'examiner comment est calculée la subvention de l'État, il nous faut indiquer quelles sont les limites maxima que, par suite des dispositions de la loi de 1880, cette subvention ne peut pas dépasser.

Ces maxima sont définis par les articles 13, 14 et 15 de la loi de 1880, dont les dispositions très compliquées se ressentent des modifications qui ont été apportées, au cours

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la discussion devant le Parlement, au texte primitif présenté aux Chambres.

Les maxima inscrits dans la loi de 1880 sont au nombre de sept :

1439. 1° L'article 13, paragraphe 2, dispose que « si l'État accorde une subvention, cette subvention sera formée :

« 1° D'une somme fixe de 500 francs par kilomètre exploité;

« 2° Du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits), au chiffre de 10,000 francs par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux, au chiffre de 8,000 francs pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules. »

1440. 2° L'article 13, paragraphe 3, ajoute « qu'en aucun cas, la subvention de l'État ne pourra élever la recette brute au-dessus de 10,500 francs et de 8,500 francs suivant les cas ».

1441. 3° Le maximum de la subvention de l'État ne peut attribuer au capital de premier établissement plus de 5 0/0 par an.

1442. 4° Aux termes de l'article 14, « la subvention de l'État ne peut être accordée que dans les limites fixées, pour chaque année, par la loi de finances. »

1443. 5° L'article 14 de la loi du 11 juin 1880 indiquait que la charge annuelle imposée au Trésor, en exécution de cette loi, ne pouvait, en aucun cas, dépasser 400,000 francs pour l'ensemble des lignes situées dans un même département. Il en résultait, pour l'ensemble des quatre-vingt-six départements, un maximum de 34,400,000 francs.

Le maximum inscrit dans la loi de 1880 a été successivement porté à 600,000 francs par département (article 27 de la loi de finances du 30 décembre 1903), puis à 800,000 fr. (article 98 de la loi de finances du 30 janvier 1907).

Le maximum afférent à l'ensemble du territoire a été

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

supprimé par le dernier texte législatif que nous venons de citer.

Les relèvements des maxima départementaux ne sauraient avoir d'effet rétroactif, et une Compagnie de chemins de fer d'intérêt local, dont les lignes ont été déclarées d'utilité publique avant ces relèvements, ne saurait prétendre bénéficier des dispositions de la loi de finances qui ont ultérieurement augmenté le maximum, par département, de la contribution annuelle de l'État (1).

1444. 6° Un maximum spécial doit être inscrit dans l'acte qui autorise l'exécution des travaux, maximum qui est calculé d'après les prévisions des dépenses et des recettes établies au projet.

La fixation de ce maximum a pour intérêt d'obliger les départements à présenter des projets bien étudiés, pour lesquels les prévisions du trafic soient sérieurement évaluées, puisque ce sont ces prévisions qui serviront de base à l'établissement du maximum de la subvention de l'État.

Ce maximum joue un rôle spécialement important pour les lignes dont la construction est coûteuse, car il est dans ce cas, fréquemment inférieur au maximum basé sur le calcul des intérêts du capital d'établissement, qui est forcément assez élevé.

1445. 7° Le concours de l'État, aux termes de l'article 14 de la loi du 11 juin 1880, ne peut jamais dépasser celui qui est payé par le département ou la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

Le calcul de l'équivalence à établir entre le concours de l'État et celui des localités a donné lieu à quelques difficultés, puisque le concours de l'État est obligatoirement versé par annuités et que celui du département est ordinairement fourni en capital.

Au début de la mise en application de la loi du 11 juin 1880, le Conseil d'État avait estimé que, pour comparer

---

(1) C. d'Et. cont. 4 février 1910. V. les conclusions de M. le commissaire du Gouvernement Saint-Paul.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les subventions de l'État et les subventions locales allouées en capital, il fallait convertir ces dernières en annuités, *en tenant compte de la durée de la concession* (1).

1446. Le décret du 20 mars 1882, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi de 1880, en ce qui touche les conditions financières à imposer aux concessionnaires des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, pose, dans son article 12, un principe différent, suivant lequel, « si la subvention est donnée par le département ou la commune, en capital, en terrains, en travaux, ou sous tout autre forme que celle d'annuités, elle est évaluée et transformée en annuités, au taux de 4 0/0 ». Dans ce système, on ne tient pas compte de la durée de la concession, le chiffre forfaitaire de 4 0/0 comprenant l'intérêt et l'amortissement.

Ce système, très simple, présente des inconvénients, puisque les départements qui ont prévu un amortissement rapide se trouvent désavantagés par rapport aux autres, et que le chiffre forfaitaire de 4 0/0 ne tient pas compte des conditions réelles du crédit au moment de l'emprunt.

1447. Ces inconvénients ont poussé le Gouvernement à proposer, dans le projet de loi adopté par la Chambre des députés, d'effectuer la comparaison d'après le taux moyen d'intérêt des emprunts contractés par l'ensemble des départements, au cours de l'année qui a précédé la date du décret déclaratif d'utilité publique, en tenant compte de l'amortissement, cet amortissement devant être calculé,

1° S'il s'agit de convertir des annuités en capital, sur la durée de ces annuités;

2° S'il s'agit de convertir un capital en annuités, sur la durée effective de l'amortissement des emprunts locaux ou des concessions.

1448. Les différents maxima que nous venons d'indi-

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 29 juillet 1880, tramways de Cambrai à Catillon.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

quer limitent la subvention de l'État Mais celui-ci n'est pas tenu d'allouer, dans chaque espèce, le maximum du concours que la loi l'autorise à accorder.

Pour quelques lignes assez rares, l'État n'a alloué aucune subvention (chemin de fer métropolitain de Paris, et quelques lignes dans le département de Lot-et-Garonne et dans celui de Meurthe-et-Moselle). Quelquefois, son concours est resté notablement inférieur au maximum fixé dans la loi (ligne de Brest au Conquet, deuxième réseau départemental des Côtes-du-Nord).

1449. Les maxima inscrits dans la loi de 1880 doivent être considérés comme une limite absolue que ne peut dépasser le concours financier de l'État, sous quelque forme qu'il soit fourni. C'est ce qu'indiquait la section des Travaux publics du Conseil d'État, dans un avis du 3 novembre 1896 (chemin de fer d'intérêt local d'Andelot à Levier), « considérant que l'article 7 mentionne des cessions gratuites de terrains domaniaux et une subvention, en capital, qui serait allouée à l'entreprise par le ministre de l'Agriculture, en raison de l'intérêt qu'elle offre pour le service forestier; mais que la loi du 11 juin 1880 a déterminé la forme sous laquelle doivent être allouées toutes les subventions de l'État, et a fixé pour ces subventions des maxima, dont le dépassement n'est autorisé en aucun cas, et qui ont été établis en vue de tenir compte, aussi bien des avantages pécuniaires que l'établissement d'une ligne peut procurer à l'État, que de l'utilité publique qu'elle présente...; qu'ainsi on ne peut ajouter à une subvention calculée conformément à la loi, qui sera accordée sur le budget des Travaux publics, une subvention en capital imputée sur le budget d'un autre ministère ».

1450. Il faut cependant signaler qu'une dérogation à ce principe a été admise en faveur des chemins de fer d'intérêt local des Landes et des Pyrénées-Orientales auxquels la Compagnie du Midi a été autorisée à accorder une garantie d'intérêt. Cette combinaison peut, en effet, augmenter la subvention que l'Etat alloue directement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à ces chemins de fer d'intérêt local des sommes supplémentaires qu'il peut être amené à verser, par suite du jeu de la garantie d'intérêt, à la Compagnie du Midi, pour lui permettre de faire face, elle-même, à ses engagements.

1451. C'est au moment où le projet d'établissement du chemin de fer d'intérêt local est soumis à l'Administration et où le pouvoir central se prononce sur la déclaration d'utilité publique et donne son approbation aux conventions passées, que se fait le calcul des engagements de l'État.

Le Conseil d'État n'admet pas que les engagements financiers souscrits par l'État soient ultérieurement modifiés, même si le département, en cours de concession, se trouve lui-même obligé de modifier les siens. Il affirmait cette doctrine dans les termes suivants : l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 (1) indique « que c'est au moment de l'établissement d'une ligne, que doit être envisagée et résolue la question de la participation financière de l'État aux charges nécessitées pour son exécution; que la précision de cette clause, conforme d'ailleurs à l'esprit général de la loi elle-même, exclut la possibilité d'accorder, postérieurement à la déclaration d'utilité publique, une subvention de l'État à une ligne..., pour laquelle cette subvention n'a pas été prévue par le décret qui a autorisé son établissement (2) ».

c) Durée de la subvention.

1452. Aux termes de l'article 13 du décret du 20 mars 1882, c'est à partir du jour de l'ouverture de la ligne que la subvention de l'État commence à courir. Le jour de l'ouverture de la ligne est, non pas celui qui résulte de

---

(1) Cet avis concerne les tramways, mais la rédaction de l'article visé est la même que celle de l'article 13 applicable aux chemins de fer d'intérêt local.

(2) C. d'Et. Trav. publ., tramways de l'Aude, 18 avril 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'expiration des délais d'exécution inscrits au cahier des charges, mais le jour où commence réellement l'exploitation (1).

1453. Cette disposition a soulevé d'assez vives réclamations de la part des départements qui sont obligés de participer aux dépenses, dès le début des travaux, et qui doivent voter des ressources spéciales pour suffire aux charges des emprunts déjà souscrits, charges qui sont d'autant plus lourdes à ce moment que la ligne ne donne aucun produit.

1454. A différentes reprises le Gouvernement a saisi le Conseil d'État de propositions tendant à autoriser l'État à allouer des subventions aux départements, avant la mise en exploitation d'une ligne entière, en prononçant, par une loi spéciale, le sectionnement de la ligne, définie dans l'acte déclaratif d'utilité publique.

Le Conseil d'État s'est toujours énergiquement refusé à entrer dans cette voie. Il a fait observer « qu'il ne serait pas de bonne administration d'apporter, par une loi, des dérogations au principe posé par la loi organique du 11 juin 1880 et par le règlement d'administration publique du 20 mars 1882, dont les dispositions ne permettent pas l'allocation des subventions de l'État, avant la mise en exploitation de la ligne entière (2) ».

1455. Il est au contraire admis que l'on peut insérer dans la loi déclarative d'utilité publique des dispositions spéciales divisant une même ligne en plusieurs sections, en vue de l'allocation des subventions de l'Etat.

1456. Le projet de loi voté à la Chambre des députés, modifie, sur ce point, la loi de 1880, en indiquant que

---

(1) C. d'Et. cont. 4 mars 1892.

(2) C. d'Et. Trav. publ. 11 juin 1902, chemin de fer d'intérêt local de Corbigny à Saulieu; 27 octobre 1903, chemin de fer d'intérêt local de Saint-Héand à Pélussin; 24 avril 1906, chemin de fer de Landivy à Mayenne; 22 mai 1906, chemin de fer d'intérêt local de la Nièvre; 13 novembre 1906, chemin de fer de Corcelles à Château-Chinon.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'État peut participer à la dépense, dès que le pouvoir concédant y participe lui-même (art. 17).

1457. Aux termes d'une circulaire ministérielle du 12 août 1902, l'Administration a décidé que, désormais, les subventions qui seraient accordées par le Trésor aux lignes de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways ne dépasseraient pas une durée de soixante-cinq ans et qu'il devrait en être de même pour les engagements des départements.

1458. Le projet de loi voté par la Chambre, dispose que « la durée des annuités de la subvention fournie par l'État, ne pourra en aucun cas, avoir une durée supérieure à cinquante ans ».

d) Mode de paiement de la subvention.

1459. C'est au département seul, et non aux sociétés concessionnaires que l'État s'engage à verser ses subventions.

Dans le cas d'une concession s'étendant sur deux départements, même si l'un des deux départements a concédé au département voisin, à charge de rétrocession, la partie de ligne située sur son territoire, l'État calcule toujours sa subvention par département, et en verse le montant directement à chacun d'eux.

1460. Dans le système de la loi de 1880, la garantie annuelle de l'État, variant avec les résultats de l'exercice, n'était connue et ne pouvait être versée aux intéressés qu'après la vérification des comptes, opération toujours fort longue. Une pratique administrative avait remédié à cet inconvénient, en admettant que l'État pouvait verser de larges acomptes avant la vérification des résultats de l'exercice.

1461. L'article 19 du projet voté par la Chambre donne la sanction législative à cette pratique, en décidant que l'État verse une subvention fixe, sous réserve du partage ultérieur des bénéfices. Le département recevrait à date

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fixe la somme sur laquelle il est en droit de compter pour le versement des annuités à sa charge, et le partage de la recette disponible serait effectué lorsque la situation financière de l'exercice aurait été réglée.

e) Partage des bénéfices.

1462. Le droit pour l'État de recevoir une part des bénéfices était prévu par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, dans le cas où les localités participeraient elles-mêmes à ces bénéfices, c'est-à-dire lorsque le produit brut, après paiement des charges d'exploitation, assurerait un intérêt de 6 0/0 au capital d'établissement.

Nous avons dit que la plupart des conventions prévoient le partage des bénéfices au profit des départements, avant le terme fixé par la loi, dès qu'il y a un produit net.

L'Administration a estimé qu'il était équitable que l'État participât également à ces bénéfices, et la plupart des conventions comportent la clause suivante : « Dans tous les cas où le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, au partage des bénéfices réalisés par le département ».

1463. L'insertion de cette clause avait été provoquée par un avis du Conseil d'État du 14 novembre 1893 (chemins de fer des Ardennes et de la Mayenne); récemment le ministre des Finances proposa de compléter cette clause de la façon suivante, pour préciser, suivant lui, la portée qu'elle avait eue dans l'esprit de ses auteurs et de remplacer les mots « au prorata de sa subvention » par « au prorata des subventions allouées jusqu'au moment du partage » (1).

Consulté sur cette modification le Conseil d'État estima que ses avis antérieurs n'avaient pas eu la portée que leur attribuait le ministre des Finances.

---

(1) 12 mai 1908, chemin de fer d'intérêt local de la limite du département de l'Allier à Saint-Germain-Laval.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« Le Conseil demandait que l'État vînt en concours avec le département sur la part de recettes attribuée à celui-ci, lors même que la période du remboursement des avances de l'État, prévue par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, n'était pas encore ouverte. Ces avis n'indiquaient pas les bases d'après lesquelles doit être faite, entre l'État et le département, la répartition de la fraction des recettes que le concessionnaire doit verser dans les caisses du département. La formule insérée depuis dans les actes déclaratifs d'utilité publique n'a provoqué aucune observation, et le Conseil d'État l'a toujours entendue en ce sens que la répartition de la part en question devait être faite *chaque année* entre l'État et le département, proportionnellement à la charge effective supportée par chacun d'eux. Le versement ainsi fait par le concessionnaire a, en effet, dans les conditions ordinaires, non pas le caractère d'une répartition de bénéfices, mais celui d'une atténuation de charges. Logiquement cette atténuation doit se répartir entre l'État et le département, proportionnellement aux charges effectives supportées pendant l'année par chacun d'eux. Si l'État ne fournit aucune subvention, il est naturel que le département reçoive jusqu'à concurrence des charges qu'il supporte, la part de recettes qui n'appartient pas au concessionnaire. Il paraît, au contraire excessif, d'enlever une partie de cette part au département qui paie seul cette année-là, les frais de l'entreprise. »

1464. Pour se conformer à cet avis, l'Administration a adopté une nouvelle formule, suivant laquelle les bénéfices sont « répartis entre l'Etat et le département, proportionnellement aux charges effectives supportées, pour l'année, par chacun d'eux. »

1465. Nous rappelons que, sous le régime actuel, le droit de l'État de partager les bénéfices cesse après complet remboursement de ses avances, tandis que le projet de loi voté par la Chambre des députés supprime cette limitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Article 2. — *Concours locaux.*

1466. En dehors du concours de l'État, il est fréquent que, pour la construction de réseaux d'intérêt local, le département reçoive des subventions des communes intéressées.

Cette faculté, pour les communes, de subventionner la construction de chemins de fer d'intérêt local leur est reconnue par la loi du 11 juin 1880 et le décret réglementaire du 20 mars 1882.

Plusieurs moyens s'offrent aux communes pour subventionner la construction des chemins de fer.

Le premier procédé consiste, pour la commune, à verser une subvention en capital, au moyen d'un emprunt émis pour une durée déterminée et qui comporte, comme contre-partie, l'établissement, pour une durée équivalente, d'un certain nombre de centimes destinés à faire face au remboursement de la somme empruntée.

Le plus souvent, les communes échelonnent sur plusieurs années les subventions à accorder. Elles peuvent, dans ce cas, faire face aux charges qu'elles assument, au moyen de leurs ressources disponibles et prélever sur leur budget ordinaire les sommes nécessaires.

1467. L'article 12 de la loi du 11 juin 1880 a d'ailleurs prévu que les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être appliquées, en partie, aux dépenses des voies ferrées par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés.

En réalité, l'affectation des ressources spéciales de la vicinalité aux chemins de fer d'intérêt local, n'a pas été mise en pratique.

1468. L'Administration s'est quelquefois demandé s'il lui était possible, au point de vue juridique, d'approuver des engagements souscrits par des communes d'accorder une subvention annuelle, sans limitation de durée. Elle a admis que ces engagements devaient être interprétés

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

comme accordés, non pour une période indéfinie, mais pour la durée même de la concession du chemin de fer fixée dans les actes de concession.

1469. On s'est demandé également quelle était l'autorité compétente pour approuver ces engagements, la loi municipale de 1884 ne contenant aucune disposition qui puisse formellement s'appliquer aux contrats de cette nature. On a pensé qu'il était normal de reconnaître ce droit à l'autorité qui doit se prononcer sur le procédé financier employé pour pourvoir à l'exécution de ces engagements, c'est-à-dire, dans l'espèce, au Chef de l'État par décret en Conseil d'État.

1470. Le Conseil d'État a considéré comme illégal le fait, pour les communes, de s'imposer des centimes extraordinaires ou de contracter des emprunts pour souscrire des actions d'une Compagnie de chemin de fer d'intérêt local (1).

1471. Le versement des subventions promises par les localités a souvent donné lieu, après la construction, à des difficultés assez sérieuses, lorsque l'allocation de ces subventions était liée à des conditions plus ou moins précises.

Il a été jugé que, lorsque des communes ont promis une subvention, elles ne peuvent refuser d'en payer le montant, si les lignes construites sont conformes au projet sur le vu duquel l'engagement a été pris, même si les conditions financières de la concession ont été modifiées postérieurement au vote de la subvention, lorsque cet engagement n'était pas expressément lié aux clauses du marché primitif (2).

1472. Lorsqu'une commune a voté une subvention, sous la seule condition qu'une ligne serait construite, elle n'est pas fondée à se soustraire à ses engagements sous pré-

(1) C. d'Et. Trav. publ. 23 février 1898, chemins de fer d'intérêt local des Côtes-du-Nord.
(2) C. d'Et. cont. 7 août 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

texte que le tracé primitif n'a pas été suivi, et que la gare est placée plus loin que ne le prévoyait le projet (1).

Il en serait autrement si l'emplacement de la gare avait été indiqué comme une condition expresse de l'offre de concours de la commune, à moins que celle-ci n'ait consenti ultérieurement à une modification du projet primitif (2).

1473. Lorsqu'une commune a voté une subvention à une Compagnie de chemins de fer, sous la condition que les travaux seraient exécutés dans un délai déterminé, cette condition est impérative et son inexécution entraîne la nullité de l'offre de concours (3).

Article 3. — *Participation des chemins de fer d'intérêt général.*

1474. Dans certains cas, les Compagnies de chemins de fer d'intérêt général ont reconnu qu'elles avaient un intérêt sérieux à favoriser la construction de lignes d'intérêt local.

Un certain nombre de lignes de cette espèce ont été concédées directement à des Compagnies d'intérêt général (4).

Plusieurs lois, d'autre part, ont autorisé la Compagnie du Midi à allouer des garanties d'intérêt à certaines lignes d'intérêt local, notamment dans la région des Landes et des Pyrénées-Orientales.

L'Administration est, en général, peu favorable à la construction et à l'exploitation des lignes d'intérêt local par les chemins de fer d'intérêt général à leurs risques et périls; « cette combinaison peut, en effet, avoir pour conséquence de faire retomber, directement ou indirectement, sur le budget des charges venant s'ajouter à

(1) C. d'Et. cont. 17 novembre 1899.
(2) C. d'Et. cont. 17 novembre 1899.
(3) C. d'Et. cont. 17 novembre 1899.
(4) V. n° 1376 en note.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

celles que détermine la loi du 11 juin 1880, comme limite des sacrifices de l'État (1) ».

§ 4. — *Règlement et vérification des comptes.*

1475. Les conditions dans lesquelles s'exécutent les chemins de fer d'intérêt local font intervenir généralement, à côté du concessionnaire, l'État, les départements et les communes, qui apportent au premier leur concours financier, soit en capital, soit en annuités.

Le règlement des comptes entre ces différents intéressés nécessite naturellement une vérification des dépenses faites, soit comme travaux de premier établissement proprement dits, soit comme travaux complémentaires de premier établissement, et l'examen des comptes de recettes et dépenses d'exploitation qui doit faire apparaître, suivant les cas, le chiffre de la subvention que les collectivités doivent verser au concessionnaire ou celui de la part de bénéfices qu'elles doivent en recevoir.

Nous rappelons que, dans un grand nombre de conventions, la vérification des dépenses réelles a été remplacée par l'application de formules forfaitaires qui déduisent le montant des dépenses à porter en compte du chiffre des recettes brutes encaissées.

1476. Les formes dans lesquelles doivent être réglés et vérifiés les comptes, en matière de chemins de fer d'intérêt local, ont fait l'objet d'un décret spécial du 20 mars 1882, modifié par le décret du 23 décembre 1885 portant règlement d'administration publique pour l'exécution des articles 16 et 39 de la loi du 11 juin 1880.

Les dispositions de ce décret s'appliquent entièrement aux tramways, aussi bien qu'aux chemins de fer d'intérêt local.

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 5 août 1902, tramway de La Roche-sur-Yon vers Légé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE PREMIER. — *Règlement des comptes.*

a) Capital d'établissement.

1477. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 1er du décret de 1882, le capital d'établissement comprend toutes les sommes que le concessionnaire justifie avoir dépensées, dans un but d'utilité, pour l'exécution des travaux de construction proprement dits, l'achat du matériel fixe et d'exploitation, le parachèvement de la ligne après sa mise en exploitation, la constitution du capital-actions, l'émission des obligations, les intérêts des capitaux engagés pendant la période assignée à la construction par l'acte de concession ou jusqu'à la mise en exploitation, si elle a lieu avant le délai fixé.

Une disposition spéciale indique que les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations ne sont admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum spécialement stipulé dans l'acte de concession.

1478. Au début de la période d'application de la loi de 1880, les frais généraux afférents aux travaux de premier établissement, c'est-à-dire les intérêts des capitaux pendant la construction, les frais de constitution du capital et les dépenses de réalisation des emprunts, avaient fait l'objet de forfaits.

Le Conseil d'État n'admet plus cette fixation forfaitaire et exige que le chiffre indiqué dans l'acte de concession ne soit qu'un maximum dans les limites duquel, seules, les dépenses réelles et dûment justifiées peuvent être remboursées (1).

---

(1) C. d'Et. Trav. publ., chemin de fer d'intérêt local de Corbigny à Saulieu, 21 juillet 1896; chemin de fer d'intérêt local de Cormeilles à Glos-Montfort, 5 janvier 1898.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1479. A différentes reprises, les départements qui prennent à leur charge la fourniture de la plus grosse partie du capital de premier établissement ont demandé que l'on accordât aux capitaux avancés par eux un sort égal à celui qui est fait aux capitaux fournis par le concessionnaire, c'est-à-dire, que les intérêts de ces capitaux pussent être portés au compte de premier établissement.

Le Conseil d'État a pensé que cette procédure n'était pas acceptable dans l'état actuel de la législation (1).

1480. Dans un délai de quatre mois à partir du jour de la mise en exploitation de la ligne, le concessionnaire doit remettre au préfet du département le compte détaillé des dépenses de premier établissement qu'il a faites.

Chaque année, avant le 31 mars, il présente un compte supplémentaire des dépenses qu'il peut être autorisé à ne faire qu'après la mise en exploitation, pour le parachèvement de la ligne.

Dans tous les cas, le compte de premier établissement doit être clos, quatre ans au plus tard, après la mise en exploitation de la ligne entière.

b) Travaux complémentaires.

1481. Nous rappelons que la loi de 1880 n'a pas fixé le régime qui devait être adopté pour l'exécution de travaux complémentaires, et que, seuls, les actes de concession peuvent indiquer les conditions de règlement de ces dépenses.

L'article 2, paragraphe 3, du décret de 1882, décide que, « dans le cas où l'acte de concession a prévu que le

(1) C. d'Et. Trav. publ. 9 mai 1901, tramways de l'Aude; 24 décembre 1901, chemin de fer d'intérêt local de Don à Fromelles; 24 juin 1902, chemin de fer d'intérêt local d'Argent à La Guerche.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

capital de premier établissement pourrait être augmenté, jusqu'à concurrence d'une somme déterminée, et pendant un certain délai, pour travaux complémentaires, tels que : agrandissement des gares, augmentation du matériel roulant, pose de seconde voie ou de voie de garage, le concessionnaire doit, chaque année, avant le 31 mars, présenter un compte détaillé des dépenses qu'il a ainsi faites pendant l'année précédente ».

Ces travaux doivent avoir fait l'objet d'une autorisation spéciale et préalable, donnée par le ministre des Travaux publics, quand l'État a consenti à garantir ce capital complémentaire, et par le préfet dans les autres cas.

c) Dépenses d'exploitation.

1482. L'article 3 du décret de 1882 prévoit la fourniture, par le concessionnaire, au préfet du département d'un compte détaillé qui doit lui être remis le 31 mars de chaque année, et qui doit comprendre, pour l'année précédente :

1° Les produits bruts, de toute nature, de l'exploitation;

2° Les frais d'entretien et d'exploitation, à moins que ces frais n'aient été déterminés à forfait par l'acte de concession ou par un régime postérieur.

Le compte d'entretien et d'exploitation ne peut comprendre aucune dépense d'établissement, ni aucune dépense pour augmentation du matériel roulant.

Article 2. — *Vérification des comptes.*

1483. Les formalités de la vérification des comptes font l'objet des articles 5 à 10 du décret de 1882, pour les chemins de fer d'intérêt local subventionnés par l'État et de l'article 11, lorsque l'État n'accorde pas de subvention.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a) Chemins de fer subventionnés.

1484. L'article 5 prévoit une Commission de vérification, instituée par le ministre et qui comprend : le préfet ou le secrétaire général, président; un membre du conseil général (ou du conseil municipal, si la concession émane d'une commune); un ingénieur des ponts et chaussées, désigné par le ministre des Travaux publics; un fonctionnaire de l'Administration des Finances, délégué par le ministre des Finances.

Dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements, il est institué une Commission spéciale pour chaque département. Ces Commissions peuvent se réunir et délibérer en commun, si la concession a été faite conjointement par les conseils généraux de ces départements.

Le concessionnaire est tenu de fournir, à l'appui de ses comptes, toutes les justifications que le ministre des Travaux publics détermine, après avoir pris l'avis du ministre des Finances (art. 4).

Il doit représenter à la Commission tous registres, pièces comptables, correspondance et documents que la Commission juge nécessaires. Celle-ci peut faire toutes vérifications sur place qu'elle juge utiles (art. 6). Lorsque la Commission a terminé son travail, elle adresse un rapport au ministre des Travaux publics qui l'examine, après l'avoir communiqué au ministre des Finances.

1485. Si l'examen ne révèle pas de difficultés ou si les modifications, jugées nécessaires par le ministre des Travaux publics, sont acceptées par le ministre des Finances, le département, les communes et le concessionnaire, le ministre des Travaux publics arrête définitivement le chiffre du capital de premier établissement.

Il arrête de la même manière, annuellement, le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

communes, et, lorsqu'il y a lieu, la part de bénéfices qui leur revient sur le produit net de l'exploitation. (art. 7.)

Aux termes de l'article 8, modifié par le décret du 23 décembre 1885, lorsque l'accord ne s'établit pas entre les divers intéressés, les comptes sont soumis, avec toutes les pièces à l'appui, à la Commission de vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer, instituée en exécution du décret du 28 mars 1883. Cette Commission adresse son rapport au ministre des Travaux publics qui statue, après avoir pris l'avis du ministre des Finances, sauf recours au Conseil d'État.

Cette Commission doit toujours être consultée sur les comptes des lignes d'intérêt local, dont les concessionnaires sont liés à l'État par des conventions financières pour des chemins de fer d'intérêt général.

Elle est, en outre, consultée directement et sans intervention de la commission locale prévue à l'article 3, sur les comptes des lignes d'intérêt local et des tramways non concédés, ainsi que sur les comptes des tramways concédés à un département ou à une commune, et non rétrocédés.

1486. L'article 9 détermine les conditions dans lesquelles le concessionnaire peut obtenir des avances sur les sommes qui lui sont dues, à titre de subvention, le montant des avances étant déterminé par le ministre des Travaux publics sur le rapport de la Commission locale, après avis du ministre des Finances.

Au cas où les avances dépasseraient le montant des sommes définitivement dues, le concessionnaire doit rembourser immédiatement l'excédent au Trésor, au département ou à la commune, augmenté des intérêts à 4 0/0 par an.

L'article 10 soumet la comptabilité de tous les concessionnaires subventionnés à la vérification de l'Inspection générale des finances.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b) Chemins de fer non subventionnés.

1487. Dans le cas où l'État n'a pris aucun engagement, et où l'entreprise de chemins de fer ou de tramways est subventionnée seulement par le département ou par la commune, l'article 11 dispose que, « il est procédé à l'examen et au règlement des comptes, dans les mêmes formes, mais les attributions conférées au ministre des Travaux publics par les articles 4, 5, 7 et 9, sont exercées par le préfet, sans qu'il soit besoin de consulter le ministre des Finances ».

L'article 8 est applicable lorsqu'une des parties conteste le règlement des comptes arrêtés par le préfet.

SECTION VIII

INCIDENTS ET FIN DE LA CONCESSION

§ 1er. — *Expiration normale de la concession.*

1488. C'est l'article 35 du cahier des charges-type qui règle les droits et obligations réciproques du concédant et du concessionnaire, à l'expiration de la durée de concession fixée à l'article 1er du cahier des charges. Dans leur ensemble, les dispositions de cet article sont sensiblement les mêmes que celles de l'article 36 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général.

1489. L'article 35 règle d'abord la reprise des immeubles, le concessionnaire étant tenu de remettre au concédant, en bon état d'entretien, le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine. L'énumération de ces dépendances, donnée à titre énonciatif, est d'ailleurs plus complète que celle qui figure à l'article 36 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général. Elle énumère, notamment, les bâtiments

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des gares, les stations, les remises, ateliers, dépôts, *les usines et installations de toute nature, en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre, destinée à l'exploitation du chemin de fer,* les maisons de gardes, etc.

1490. L'addition qui a été faite en 1900 au cahier des charges-type concerne les usines et installations pour la production et le transport de l'énergie électrique. Cette adjonction a consacré une jurisprudence, adoptée déjà depuis quelques années par le Conseil d'État, en vertu de laquelle, en fin de concession, le concédant doit reprendre le chemin de fer avec tous les accessoires qui sont nécessaires pour en assurer l'exploitation, et en particulier, pour fournir la force motrice destinée au service de la ligne (1).

1491. Cette clause, en vertu de laquelle l'État rentre, en fin de concession, en possession des installations coûteuses réalisées pour l'établissement de la traction électrique, a paru rigoureuse à certains concessionnaires qui ont cherché à en éluder l'application, en achetant, au lieu de la produire eux-mêmes, la force motrice qui leur était nécessaire.

Pendant longtemps, le Conseil d'État s'est montré défavorable à cette combinaison (2); il n'admettait de dérogations à cette règle qu'à titre exceptionnel, par exemple pour quelques tronçons secondaires d'un ensemble de lignes exploitées par la même Compagnie; ou bien il imposait au concessionnaire l'obligation de verser chaque année une somme déterminée, dont les intérêts, capitalisés avec le principal, devaient en fin

(1) C. d'Et. Trav. publ. 27 juillet 1897, tramways de Lyon-Vaise à Saint-Cyr au Mont-d'Or : « Considérant qu'il convient de mentionner parmi les objets mobiliers qui, en fin de concession, seront remis gratuitement à l'autorité concédante, les installations pour la production de la force motrice nécessaire au service de la ligne. »

(2) C. d'Et. Trav. publ. 22 mars 1910, Tours à Azay; 5 avril 1910. Lourdes à Bagnères-de-Bigorre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de concession, permettre l'établissement d'une usine spéciale (1).

1492. Les difficultés de toute sorte auxquelles donne lieu l'application de la clause de retour gratuit au concédant des usines, en fin de concession, l'inconvénient d'encombrer à ce moment le concédant de bâtiments et d'outillages généralement démodés, ont amené le Conseil d'État à admetre la suppression de cette clause dans quelques espèces récentes et importantes (2).

1493. Lorsque l'entreprise de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways, se livre en même temps, au commerce de vente d'électricité, le Conseil d'État demande généralement que le courant électrique, nécessaire à l'exploitation, soit fourni par une usine distincte ou, à défaut, par des groupes électrogènes distincts, afin de permettre à l'État d'exercer effectivement ses droits de reprise sur les installations nécessaires et suffisantes à l'exploitation de la ligne (3); il demande, tout au moins, que si la fourniture du courant est faite par une usine affectée à d'autres emplois, le cahier des charges impose au concessionnaire l'obligation de justifier qu'il

---

(1) La convention passée en 1899 avec la Compagnie du chemin de fer de Vanves au Champ-de-Mars, tombée en faillite après l'Exposition de 1900, a donné lieu à une longue suite de difficultés contentieuses entre le syndic de faillite qui avait mis en vente l'usine productrice de l'électricité et l'État qui se prévalait de l'article 17 du cahier des charges, aux termes duquel *les installations* faites en vue de la production ou de la transmission de la force motrice nécessaire au service des tramways devaient lui faire retour, à l'expiration de la concession. Finalement, la Cour de cassation, cassant un arrêt de cour d'appel, a décidé qu'il devait être sursis à statuer jusqu'à interprétation par l'autorité administrative, de la clause litigieuse que nous venons de citer. Cass. civ. 17 mai 1909.

(2) L'article 17 du cahier des charges des tramways de Paris approuvé par Décret du 31 mai 1910 prévoit d'une part, pour l'Etat le droit de reprise, à dire d'experts, des usines et réserve d'autre part à l'Etat le bénéfice, pour une durée de 3 ans à partir de la fin de la concession, des traités passés par le concessionnaire pour la fourniture de l'énergie électrique, et l'usage, pour la même durée et moyennant un loyer à fixer par experts, des installations nécessaires pour l'utilisation du courant ainsi fourni.

(3) C. d'Et. Trav. publ. 24 juin 1908, tramways de Méliana à Margueritte.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a pris toutes les mesures nécessaires pour assurer, à toute époque, l'exécution du service public (1).

1494. Une autre différence entre les dispositions applicables en cas d'expiration normale des concessions de chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local concerne la reprise des objets mobiliers.

L'article 36 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général prévoit que « le concédant est tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre, à dire d'experts, tous les objets mobiliers, matériel roulant, mobilier des stations, outillage des ateliers et des gares ».

Au contraire, en vertu de l'article 35 du cahier des charges des voies ferrées d'intérêt local, cette reprise est toujours facultative pour le concédant. Nous rappelons que si ces objets mobiliers ont été payés directement par lui, ou sur des fonds dont il supporte l'intérêt ou l'amortissement, le Conseil d'État demande qu'une clause spéciale prévoie la reprise gratuite de ces objets en fin de concession.

§ 2. — *Faillite.*

1495. Nous avons dit, à propos des chemins de fer d'intérêt général, que la faillite n'entraîne pas, de plein droit, la fin de la concession, mais que l'interruption du service public, qui en est souvent la conséquence, peut obliger le concédant soit à prendre des mesures transitoires telles que le sequestre, pour assurer la continuation de l'exploitation, soit, éventuellement, à faire prononcer la déchéance.

1496. La faillite du concessionnaire oblige fréquemment le syndic à mettre en adjudication l'actif du failli; les formalités applicables en pareil cas sont les mêmes que celles

(5) C. d'Et. Trav. publ. 3 novembre 1908, tramway de Boulogne sur-Mer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui ont été exposées à propos des chemins de fer d'intérêt général, « l'adjudicataire n'étant investi au regard du concédant que par l'approbation de la substitution, par décret rendu en Conseil d'État, et le failli n'étant considéré comme investi au regard de la faillite et des tiers, qu'en vertu d'une délibération des créanciers de l'union et d'un jugement d'homologation rendu, le failli dûment appelé, par le tribunal de commerce et passé en force de chose jugée (1) ».

Une simple autorisation de vendre, donnée au syndic par le juge-commissaire, serait insuffisante pour investir le nouveau concessionnaire à l'égard de la faillite (2).

1497. Il peut se faire que, en raison de l'époque déjà ancienne de la faillite, il soit quelquefois impossible de procéder suivant les formalités indiquées dans l'avis de la Commission provisoire, remplaçant le Conseil d'État, en date du 9 août 1871.

En pareil cas, le Conseil d'État a demandé tout au moins « qu'on s'assurât que la faillite était close et que l'adjudication des immeubles et du matériel de l'exploitation, prononcée au profit de M. X... par le tribunal civil de la Seine, n'avait pas soulevé de réclamations de la part des créanciers de la Compagnie (3) ».

§ 3. — *Séquestre.*

1498. La mise sous séquestre du chemin de fer d'intérêt local est prévue à l'article 63 du décret du 16 juillet 1907, qui dispose que, dans le cas où l'exploitation est interrompue ou si la sécurité publique est compromise par le mauvais état de la voie ou du matériel rou-

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 6 août 1892, chemin de fer d'intérêt local de Naix à Gue.

(2) C. d'Et. Trav. publ. 27 janvier 1885, tramway de Villiers-le-Bel.

(3) C. d'Et. Trav. publ. 15 janvier 1895, rétrocession à la Société des chemins de fer et tramways du Var et du Gard, des réseaux de tramways de Nimes et Toulon.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lant ou par le mauvais entretien d'une partie de route dont le concessionnaire doit prendre soin, le préfet doit prendre immédiatement les mesures nécessaires pour assurer l'exploitation aux frais et risques du concessionnaire.

Ces mesures provisoires sont prises par le préfet qui doit aviser le ministre des Travaux publics. L'arrêté préfectoral nommant le séquestre peut être déféré au Conseil d'État.

Le ministre adresse une mise en demeure fixant le délai imparti au concessionnaire pour reprendre le service et assurer la sécurité de l'exploitation. Si, à l'expiration du délai, l'exploitation n'a pas été reprise dans des conditions jugées convenables, le ministre peut prononcer la déchéance.

1499. Une difficulté fut soulevée par le syndic de faillite du chemin de fer d'intérêt local de Montsecret à Cherencey le-Roussel, qui refusait de continuer l'exploitation, en soutenant que l'article 39 du cahier des charges, qui reproduit les dispositions de l'article 63 du décret du 16 juillet 1907, obligeait le département, vis-à-vis du failli et vis-à-vis du public, à assurer provisoirement le service.

A cette occasion, le Conseil d'État fut saisi par les ministres des Travaux publics et de l'Intérieur, des deux questions suivantes :

1° Le département est-il tenu d'assurer l'exploitation provisoire?

2° Les avances effectuées dans ce but constituent-elles des dépenses obligatoires?

A ces deux questions, le Conseil d'État donna, le 4 décembre 1888, une réponse négative :

« Considérant que, si l'article 39 du cahier des charges dispose qu'en cas d'interruption totale ou partielle de l'exploitation, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service, cette disposition n'a pas pour but de déroger à la règle générale de l'ar-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ticle 39, en imposant au département l'obligation de continuer l'exploitation, avant de prononcer la déchéance;

« Considérant, en effet, qu'il est inadmissible que cette dérogation ait été stipulée dans l'intérêt du concessionnaire, précisément au cas d'inexécution de ses obligations les plus essentielles;

« Qu'on ne saurait davantage admettre qu'il s'agit d'une stipulation faite par le concessionnaire dans l'intérêt du public, que l'administration avait seule qualité pour représenter;

« Considérant, dès lors, que la disposition précitée doit être interprétée comme conférant à l'Administration, dans l'intérêt du public, une faculté dont elle est libre d'user au mieux de ses intérêts;

« Qu'ainsi entendue, ladite disposition se concilie avec le système général de l'article 38, en laissant à l'Administration l'option entre les solutions...;

« Que, par suite, les avances nécessaires à l'organisation du service provisoire, ne sauraient être regardées comme une dépense obligatoire au sens de l'article 61 de la loi du 10 août 1871. »

§ 4. — *Résiliation.*

1500. La résiliation de l'entreprise peut être prononcée à l'amiable, lorsque les deux parties sont d'accord pour mettre fin à la concession, dans les conditions qu'ils déterminent librement.

La résiliation a été, à différentes reprises, accordée à des concessionnaires qui, par une application rigoureuse du cahier des charges, auraient pu encourir la déchéance, mais que des circonstances spéciales rendaient dignes de la bienveillance du concédant.

C'est ainsi que la résiliation a été accordée pour les tramways de la Bigorre, concédés par décret du 7 janvier 1902, le concessionnaire s'étant trouvé dans l'impossibilité de construire le tramway (1).

(1) Traité de résiliation en date du 19 octobre 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Elle a été refusée, au contraire, au tramway de Berck-Ville à Berck-Plage, le Conseil d'État ayant estimé qu'il ne paraissait pas, que, dans l'espèce, « aucune circonstance spéciale pût être invoquée pour relever la Compagnie des conséquences d'un contrat qu'elle a librement accepté, c'est-à-dire de la déchéance (1) ».

1501. L'avantage que présente, pour le concessionnaire, la résiliation sur la déchéance, est que généralement le traité de résiliation comporte le droit, pour le concessionnaire, de conserver la propriété du cautionnement et du matériel roulant.

1502. A côté de la résiliation amiable, il faut rappeler que la résiliation peut être également prononcée d'office par les tribunaux, aux torts du concédant, dans le cas où celui-ci ne remplirait pas les obligations contractuelles qu'il a assumées.

A différentes reprises, des concessionnaires ont demandé au Conseil d'État de prononcer cette résiliation dans le cas de fautes imputées aux concédants. Le Conseil d'État paraît avoir admis le principe que la résiliation peut être prononcée, dans le cas où la violation du contrat est grave et manifeste; que, dans d'autres cas, par exemple, lorsqu'il s'agit de simples retards pour la fourniture des terrains ou pour le versement des subventions, le concessionnaire, sans avoir le droit d'obtenir la résiliation, peut former une demande en dommages-intérêts pour le préjudice qui lui a été causé (2).

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 1er août 1905.

(2) V. notamment C. d'Et. cont. 1er juillet 1881, Compagnie des chemins de fer de l'Hérault. — L'arrêt refuse d'accorder la résiliation pour retard dans la fourniture des terrains, *aucun délai précis* n'ayant été imposé au département pour cette opération, mais ajoute : « Considérant toutefois, qu'il serait contraire à la commune intention des parties d'admettre que le département pût ajourner à son gré la livraison des terrains, sans être tenu d'indemniser la Compagnie de chemins de fer du préjudice que ce refus lui aurait causé... ; considérant que, si les retards apportés par le département dans le payement des subventions, *ne suffisent pas* pour faire prononcer la résiliation de la concession, ils n'en ont pas moins été de na-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 5. — *Déchéance.*

1503. La déchéance est la pénalité la plus grave qui puisse être prononcée contre le concessionnaire.

Elle ne peut l'être que dans les formes et avec les sanctions qui sont prévues aux articles 37 et 38 du cahier des charges-type et à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Le cahier des charges énumère les cas dans lesquels la déchéance peut être prononcée, c'est-à-dire, lorsque le concessionnaire viole les dispositions de son contrat, en particulier, lorsque les travaux ne sont pas poursuivis et terminés dans les délais fixés par le cahier des charges; lorsque, en cas de séquestre, l'exploitation n'est pas reprise dans les trois mois de l'organisation du service provisoire (1).

1504. Un cas spécial de déchéance, généralement prévu par les actes de concession, est celui où le concessionnaire aurait cédé, en totalité ou en partie, la concession sans y avoir été autorisé par un décret rendu en Conseil d'État, sur l'avis conforme du conseil général (ou du conseil municipal).

1505. C'est le ministre seul qui a qualité pour prononcer la déchéance.

Son refus de prendre cette mesure ne peut être déféré au Conseil d'État par le département ou la commune (2). En effet, le ministre a été investi par l'article 7 de la loi de 1880 et l'article 38 du décret de 1882 du droit de prononcer la déchéance; le recours devant le Conseil d'État,

---

ture à causer à la Compagnie un dommage dont il lui est dû réparation ».

(1) Jugé que le concessionnaire dont la concession a été placée sous séquestre, ne peut se prévaloir, pour soutenir qu'il n'est pas tenu de payer des détériorations postérieures à l'interruption du service, du fait que l'Administration n'a pas usé de la faculté qu'elle avait de prononcer la déchéance trois mois après son interruption. C. d'Et. cont. 3 mai 1895.

(2) C. d'Et. cont. 10 novembre 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

statuant au contentieux, prévu dans les mêmes textes, n'est ouvert qu'au concessionnaire frappé de cette pénalité, et non au département, autorité concédante, au nom de qui le ministre a statué, en vertu du pouvoir de représentation qui lui a été attribué par la loi de 1880.

Le département a d'ailleurs le droit d'obtenir réparation du préjudice qui pourrait lui avoir été causé par le concessionnaire, cette instance devant être portée devant le conseil de préfecture (1).

1506. Les formes dans lesquelles doit être prononcée la déchéance sont fixées par l'article 38 du cahier des charges et l'article 63 du décret du 16 juillet 1907.

Une première mesure de contrainte, prise contre le concessionnaire, comporte la perte partielle ou totale du cautionnement, pénalité qui n'existe pas pour les chemins de fer d'intérêt général, il est ensuite procédé à une ou deux adjudications, dans des conditions analogues à celles qui sont prévues pour les chemins de fer d'intérêt général, sauf que l'article 38 du cahier des charges ajoute que « les concurrents aux adjudications devront être préalablement agréés par le préfet ».

1507. Ici, comme en matière de chemins de fer d'intérêt général, une question délicate est de savoir ce que doit comprendre l'adjudication.

On a appliqué pendant longtemps, le principe, indiqué à propos des chemins de fer d'intérêt général, suivant lequel l'adjudication ne devrait porter que sur le chemin de fer et celles de ses dépendances qui reviennent gratuitement en fin de concession au concédant, la faillite conservant, au contraire, la propriété des objets que le concédant est tenu de lui racheter, à dire d'experts, dans la même hypothèse.

Le règlement d'administration publique de 1881 prévoyait simplement la reprise « des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties de la ligne

(1) Même arrêt.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

livrées à l'exploitation ». La jurisprudence administrative et contentieuse reconnaissait que ces dispositions ne permettaient pas de mettre en adjudication le matériel roulant (1).

1508. Cette assimilation entre les dispositions applicables au cas d'expiration normale de la concession et au cas de déchéance, qui avait été admise jusqu'en 1903, a soulevé des protestations motivées au sein du comité consultatif des chemins de fer, lors de la discussion d'un projet d'arrêté de déchéance des tramways de l'Isère (avis des 22 février et 4 mars 1903). Le comité, sur l'avis de M. le Président Picard, reconnut qu'il n'était pas équitable de réserver « un sort aussi favorable au concessionnaire défaillant qu'à celui qui avait rempli pendant toute la durée de la concession, toutes les obligations de son contrat », et émit le vœu « que cette situation anormale fût modifiée ».

1509. C'est ce qui fut fait lors de la revision du cahier des charges type, en 1907, et l'article 63 du décret du 16 juillet 1907 prévoit que parmi les dépendances du chemin de fer qui seront mises en adjudication seront compris les matériaux approvisionnés au titre de la construction et de l'exploitation des lignes, le matériel roulant et les autres objets mobiliers.

1510. Ici, comme en matière de chemins de fer d'intérêt général, la mise à prix est fixée par le ministre des Travaux publics, mais c'est le préfet qui propose cette mise à prix, le concessionnaire entendu.

Il est également prévu que la partie du cautionnement qui n'a pas été restituée au concessionnaire devient la propriété de l'autorité qui a fait la concession, c'est-à-dire, en général, du département.

---

(1) V. les avis du comité consultatif des chemins de fer, au sujet des projets d'arrêtés de déchéance, relatifs à la ligne de Lagny à Mortcerf, et de certaines lignes des Bouches-du-Rhône, avis du 25 janvier 1879. Dans le même sens : C. d'Et. cont. 3 mai 1895, chemin de fer d'intérêt local de La Teste à Cazaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Nous rappelons que, suivant la jurisprudence administrative actuelle, en cas de déchéance, le concessionnaire cesse de recevoir les annuités correspondant à la partie du capital d'établissement versée par lui.

Quant au prix de l'adjudication, il est versé par l'adjudicataire au concessionnaire déchu.

Les formalités fixées par le décret du 16 juillet 1907 et par le cahier des charges, sont des formalités substantielles et ne peuvent être remplacées par des conventions ou par un accord amiable entre le concédant et le concessionnaire (1).

1511. Nous avons indiqué plus haut que le concessionnaire primitif, obligé, en vertu d'une clause insérée dans l'acte déclaratif d'utilité publique, de se substituer une société anonyme pour l'exploitation du chemin de fer, restait, pendant une période de dix ans, solidaire de la société qu'il s'était substituée, pour faire face aux engagements souscrits par lui.

La déchéance, qui atteint la société rétrocessionnaire, atteint en même temps le concessionnaire primitif. On peut se demander si la solidarité que l'on exige entre le concessionnaire primitif et la société substituée ne va pas contre le but même qu'on s'est proposé, puisque c'est au moment même où la société substituée ne peut faire face à ses obligations, qu'il serait utile de replacer le concessionnaire primitif à la tête de l'exploitation.

1512. Lorsque la concession a été faite à un département (ou à une commune) qui l'a rétrocédée (2), l'ar-

---

(1) C. d'Et. Trav. publ. 21 mars 1905, tramway d'Aixe à Limoges. Le comité consultatif des chemins de fer s'est prononcé dans le même sens, le 11 janvier 1911, à propos de la déchéance de la Compagnie rétrocessionnaire du tramway de Rouen-Trianon à la forêt de Rouvray, pour les motifs que la déchéance est une pénalité, que la procédure en est réglée par la loi, non seulement dans l'intérêt du concessionnaire, mais aussi dans l'intérêt du public, et qu'il ne peut appartenir au concédant et au concessionnaire, de s'affranchir des formalités légales, dans l'espèce, des enquêtes prévues à l'article 66 du décret du 16 juillet 1907, au détriment des intérêts du public.

(2) Ce cas se présente beaucoup plus souvent pour les tramways que pour les chemins de fer d'intérêt local.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ticle 63 du décret du 16 juillet 1907 prévoit, qu'en cas d'inexécution des engagements du rétrocessionnaire, la déchéance est poursuivie contre celui-ci, la partie non restituée du cautionnement devenant la propriété de l'autorité rétrocédante.

Mais le Conseil d'État considère que le cautionnement, déposé par le rétrocessionnaire, est affecté à la garantie, tant des obligations contractées par lui envers le concessionnaire, que des obligations contractées par le concessionnaire envers l'autorité concédante, que, par conséquent, ce cautionnement doit faire retour à l'État, lorsque la déchéance s'applique à la fois au rétrocessionnaire et au concessionnaire.

L'article 63 du décret du 16 juillet 1907, prévoit, en effet, que, dans le cas où les adjudications sont restées sans résultat et où, dans un délai fixé par le ministre des Travaux publics, l'autorité rétrocédante n'a pas fait connaître les mesures qu'elle entend prendre pour assurer l'exploitation, la déchéance est prononcée contre elle, et les objets et installations dépendant de la concession appartiennent à l'autorité qui a fait la concession, sans autre formalité, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

1513. On s'est demandé si les formalités de la déchéance devaient être encore appliquées dans le cas où les départements se chargeaient directement de la construction des lignes d'intérêt local, se bornant à concéder l'exploitation pour une durée plus ou moins longue.

Pendant longtemps, les dispositions du titre III du cahier des charges-type, qui fixent la durée, le rachat et la déchéance de la concession, étaient remplacées par la formule suivante : « Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue, il en sera aussitôt rendu compte au ministre des Travaux publics, lequel pourra, selon les circonstances, soit prendre les dispositions nécessaires pour que l'exploitation continue provisoirement, aux frais et risques du département, soit suspendre cette exploitation, soit, enfin, procéder aux formalités nécessaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour faire prononcer le déclassement, si, dans le délai de trois mois, le département n'a pas fait de propositions en vue de l'organisation des nouveaux services de l'exploitation ».

1514. Dans une circulaire du 20 juin 1907, le ministre des Travaux publics a fait remarquer que cette formule est insuffisante et que, s'il n'y a pas lieu de prévoir la déchéance pour inexécution des travaux, le contrat n'en comporte pas moins la concession, d'une part, de l'entretien d'un ouvrage public, d'autre part, de l'exploitation d'un service public, et qu'il est indispensable que le contrat prévoie les sanctions habituelles, c'est-à-dire, la déchéance et le séquestre, pour assurer le respect, par le concessionnaire, des obligations qu'il a contractées. Le ministre indiquait même la nécessité de prévoir le rachat des concessions d'exploitation, souvent accordées pour des durées assez longues, atteignant vingt-cinq et trente ans.

1515. Aux termes de l'art. 7 de la loi du 11 juin 1880, le concessionnaire a toujours le droit de se pourvoir devant le Conseil d'État statuant au Contentieux, contre l'arrêté ministériel prononçant la déchéance (1).

Au contraire, l'arrêté préfectoral de mise en demeure qui, dans tous les cas, doit précéder la déchéance, ne constitue qu'une mesure préliminaire qui n'est pas susceptible d'être attaquée (2).

§ 6. — *Rachat.*

Les conditions du rachat des chemins de fer d'intérêt local sont assez différentes de celles qui concernent les chemins de fer d'intérêt général.

---

(1) Il y a là une différence avec les chemins de fer d'intérêt général; pour ceux-ci, en l'absence d'un texte donnant compétence directe au conseil d'Etat, les recours contre les arrêtés de déchéance doivent être portés, en premier ressort, devant le juge du contrat, c'est-à-dire le conseil de préfecture.

(2) C. d'Et. cont. 18 janvier 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En premier lieu, pour les chemins de fer d'intérêt local, le rachat peut être exercé, soit par l'État, en cas de classement dans le domaine public national, soit par l'autorité concédante ou rétrocédante.

a) Classement dans le domaine public national.

1516. L'État, nous l'avons vu, a le droit de classer dans le domaine public national les lignes construites comme chemins de fer d'intérêt local (1).

Nous avons indiqué quels étaient les droits du département ou de la commune, en pareil cas.

Quant au concessionnaire, généralement évincé, ses droits peuvent être réglés par un accord préalable ou par un arbitrage institué, soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure; sinon l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une Commission spéciale fonctionnant dans les conditions réglées par la loi du 29 mai 1845. Cette Commission est instituée par décret et composée de 9 membres, dont :

3 désignés par le ministre des Travaux publics,

3 par le concessionnaire,

et 3 par l'unanimité des 6 membres déjà nommés. Faute par ceux-ci de s'entendre, le choix des trois membres supplémentaires est fait par le premier président et les présidents réunis de la cour d'appel de Paris.

b) Rachat par le concédant ou le rétrocédant.

1517. L'article 36 du cahier des charges-type spécifie que le concédant a *toujours* le droit de racheter la concession. Il y a là une différence avec le régime des chemins de fer d'intérêt général, pour lesquels le droit de rachat ne s'ouvre qu'après l'expiration des quinze premières années de la concession.

---

(1) L. 11 juin 1880. Art. 11 § 3. — Art. 36 du cahier des charges type.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1518. Mais, si le rachat est toujours possible, les conditions dans lesquelles il s'effectue, sont différentes, suivant qu'il intervient après ou avant l'expiration d'un nombre d'années d'exploitation, déterminé dans le cahier des charges de chaque concession, et qui est généralement fixé à quinze.

Dans la première période, l'indemnité à payer au concessionnaire est fixée par une Commission arbitrale, composée comme il vient d'être dit.

Après l'expiration de la première période, le cahier des charges ne renvoie plus à une Commission arbitrale le soin de fixer le prix de rachat; il décide lui-même que le prix du rachat consiste en une annuité déterminée, dans les mêmes conditions que pour les chemins de fer d'intérêt général, d'après la moyenne des produits nets des sept dernières années, défalcation faite des deux plus mauvaises, la somme à verser annuellement au concessionnaire, jusqu'à la fin de la concession, ne pouvant, en aucun cas, être inférieure au produit net de la dernière des sept années.

Il est spécifié que, dans le produit net, on fait entrer en ligne de compte les annuités payées à titre de subvention par l'État, le département ou la commune.

1519. Certains départements ont soutenu que, si le cahier des charges ne prévoit le rachat sur la base du produit net que lorsqu'on se trouve dans la seconde période, ils possèdent *a contrario* le droit d'effectuer le rachat dans la première période, non plus sur la même base, mais sur des bases analogues à celles prévues pour les lignes d'intérêt général construites depuis moins de quinze ans, pour lesquelles les Compagnies peuvent réclamer, en cas de rachat, le montant des dépenses d'établissement. Cette combinaison aurait permis aux départements de racheter en capital leurs concessions et d'opérer ainsi, dans le cas où les conditions du marché le permettaient, des conversions d'emprunts avantageuses pour leurs finances, conversions qu'ils n'avaient pas le droit d'imposer d'office au concessionnaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette prétention, qui avait été soutenue par le département des Bouches-du-Rhône, a été avec raison repoussée par les commissions arbitrales qui ont fonctionné lors du rachat des chemins de fer d'intérêt local de ce département.

1520. Bien que l'autorité concédante, c'est-à-dire le département ou la commune, ait le droit d'opérer le rachat, la jurisprudence administrative admet qu'elle ne peut y procéder sans une approbation de l'autorité centrale. C'est ce qu'indiquait le Conseil d'État, dans un avis du 30 janvier 1906, à propos du rachat des Bouches-du-Rhône (1). « Le rachat des réseaux de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways rentre, par sa nature et par son importance, dans la catégorie des mesures que l'article 10 de la loi du 11 juin 1880 soustrait au pouvoir propre de l'autorité concédante, et dont la validité est subordonnée à l'intervention de l'acte de tutelle destiné à les approuver. »

Aussi, le Conseil d'État demande-t-il l'introduction, dans les projets de loi qui lui sont soumis, à l'occasion du rachat des réseaux d'intérêt local, d'un article spécial autorisant explicitement le département à exercer son droit de rachat.

1521. Sur l'espèce que nous venons de citer, la question s'est posée de savoir si le rachat de la concession par le concédant ne faisait pas disparaître les engagements financiers et les subventions de l'État.

Le Conseil d'État a admis que ces engagements subsistaient et que les subventions devaient continuer à être versées; « malgré cette transformation de régime, la cause initiale qui a justifié la subvention accordée par l'État au département, c'est-à-dire, la création même du réseau, subsiste toujours et comporte, comme conséquence nécessaire, dans le système même de l'article 13 de la loi

(1) Substitution de la Compagnie centrale des chemins de fer et tramways à la Compagnie des chemins de fer régionaux des Bouches-du-Rhône et à la Société nouvelle des chemins de fer des Bouches-du-Rhône.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du 11 juin 1880, la continuation de ce concours, sauf revision du maximum de la subvention de l'État, pour tenir compte, s'il y a lieu, de la réduction des charges de ce département... »

L'Administration des Travaux publics a rappelé à diverses reprises (1), que, lorsque le rachat avait lieu dans la première période, il importait de n'autoriser, en premier lieu, que les mesures préliminaires du rachat et de réserver la décision à prendre sur le rachat lui-même, jusqu'au moment où toutes les données en seraient connues, c'est-à-dire, jusqu'à la clôture des opérations de la Commission arbitrale chargée de fixer les indemnités de rachat.

1522. En fait, il est arrivé, comme en matière de chemins de fer d'intérêt général, que des rachats de réseaux d'intérêt local, ont été effectués à l'amiable, éventualité prévue d'ailleurs par l'article 11, paragraphe 3, de la loi de 1880. On peut citer, dans ce sens, la convention des 3 et 6 avril 1908, entre le département de la Côte-d'Or et la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France, qui laissait seulement aux tribunaux le soin de régler un point sur lequel les deux parties n'avaient pas pu se mettre d'accord, au sujet de la reprise du matériel roulant.

1523. En cas de rachat, la reprise des objets immobiliers ou mobiliers s'effectue dans les mêmes conditions que pour les chemins de fer d'intérêt général.

Il est à remarquer que, contrairement à ce qui a été indiqué plus haut, à propos de la déchéance, la reprise du matériel roulant est obligatoire pour le concédant; cette différence s'explique parce que, dans cette hypothèse, e département (ou la commune) vient apporter un trouble à l'exploitation du concessionnaire qui ne saurait, équitablement, subir de ce chef un préjudice.

1524. Le cahier des charges, qui règle les rapports du

---

(1) Dépêchse ministérielles des 20 février 1905 et 22 octobre 1906, relatives au rachat des tramways de Limoges et des chemins de fer d'intérêt local des Bouches-du-Rhône.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

concédant et du concessionnaire, ne parle naturellement que du droit de rachat du concédant. Il peut se faire que celui-ci rétrocède la concession. Bien qu'aucune stipulation ne le précise, il n'est pas contesté que le droit de rachat de la rétrocession par le rétrocédant ne puisse s'exercer dans les mêmes conditions que celui de la concession par le concédant.

SECTION IX

CONTROLE ET DISPOSITIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

§ 1. — *Contrôle.*

1525. La loi de 1880 décide que la construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées et de leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets, sous l'autorité du ministre (1). On a vu, dans la section IV, que cette disposition de la loi de 1880 donne aux préfets un pouvoir propre et que leurs décisions ont force exécutoire, même si elles ne sont pas revêtues de l'approbation ministérielle.

Le cahier des charges-type prévoit, d'ailleurs, l'institution, près du concessionnaire, d'un ou plusieurs commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle (2).

1526. Nous avons indiqué que, lorsqu'une ligne s'étend sur deux départements, l'un des deux peut se désintéresser de son exécution et laisser à l'autre le soin de traiter pour l'entreprise tout entière. Mais l'article 21 de la loi de 1880 s'oppose à ce que tous les pouvoirs de con-

(1) L. 11 juin 1880, Art. 21. V. aussi art. 26 et 33 du cahier des charges-type.
(2) Art. 64 cahier des charges-type.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

trôle soient concentrés entre les mains du préfet du département qui traite avec le concessionnaire. Dans ce cas, en vue d'assurer l'unité de contrôle, les conventions interdépartementales peuvent spécifier que les préfets s'entendront pour confier, sous leur autorité respective, l'exercice de ce contrôle au personnel du département le plus intéressé.

1527. Le choix du personnel chargé du contrôle des chemins de fer d'intérêt local a fait l'objet d'un assez grand nombre de dispositions réglementaires. L'article 39, paragraphe 1er, du décret du 6 août 1881 se bornait à indiquer que « le préfet nomme les agents chargés du contrôle et de la surveillance, prévus par l'article 21 de la loi du 11 juin 1880 ». Mais le décret du 13 février 1900 a modifié ce texte dans son article 1er ainsi conçu : « Le préfet nomme, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, les agents chargés du contrôle et de la surveillance prévus par l'article 21 de la loi du 11 juin 1880. Ces agents sont pris dans le service des Ponts et Chaussées et des Mines. » Cette dernière disposition était difficilement applicable dans les départements qui avaient confié l'exécution et le contrôle de leurs chemins de fer d'intérêt local à un corps d'agents voyers. L'article 2 du décret du 13 février 1900, en vue de parer à cette difficulté, avait d'ailleurs stipulé que le ministre des Travaux publics pouvait, sur la demande du conseil général du département intéressé, ajourner, pour les voies ferrées existantes, l'application du décret. En fait, devant les réclamations d'un certain nombre de conseils généraux, le décret de 1900 a été abrogé sur ce point par le décret du 16 juillet 1907 qui dispose que les agents du contrôle sont nommés par le préfet et qu'ils doivent remplir les conditions de capacité fixées par arrêté ministériel. Ces conditions ont été déterminées par l'arrêté ministériel du 13 janvier 1908.

1528. Par son organisation, le contrôle est analogue à celui des chemins de fer d'intérêt général, avec les simplifications que comporte le contrôle d'un réseau de peu de longueur et d'exploitation simplifiée. C'est ainsi

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que le contrôle de la construction et celui de l'exploitation sont réunis sous l'autorité d'un même fonctionnaire ; celui-ci est généralement l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du service ordinaire et vicinal du département, ou exceptionnellement l'agent voyer en chef. Les trois branches du contrôle de l'exploitation : voie et bâtiments, exploitation technique, exploitation commerciale, sont confiées aux mêmes agents.

Nous avons indiqué dans le titre I que la surveillance des appareils à vapeur utilisés par les chemins de fer d'intérêt général, est confiée non au service des Mines, mais au service du contrôle du réseau. Il en est de même en principe pour les chemins de fer d'intérêt local ; mais pour ceux-ci, et particulièrement pour les tramways, le service des Mines exerce la surveillance des appareils des usines génératrices qui produisent l'énergie pour la traction par air comprimé, électricité, vapeur surchauffée, câbles télédynamiques, etc. (1).

1529. Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires. Ils sont réglés par le cahier des charges ou, à défaut, par le préfet, sur l'avis du conseil général. Mais ici l'approbation du ministre des Travaux publics est nécessaire (2). Le cahier des charges-type, après avoir rappelé que les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation sont supportés par le concessionnaire, ajoute que celui-ci est tenu de verser, chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département une somme déterminée (3) par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Si le concessionnaire ne verse pas cette somme aux époques fixées, le préfet rend un rôle exécutoire et le montant en est recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du concédant (4).

---

(1) Voir circ. min. du 22 juillet 1899.
(2) Art. 21, cahier des charges-type.
(3) Cette somme est ordinairement de 50 francs par kilomètre.
(4) Art. 65, cahier des charges-type. V. aussi art. 33, même cahier modifié par D. 13 février 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les frais de contrôle sont dus à partir de la déclaration d'utilité publique (1).

§ 2. — *Dispositions relatives à divers services publics.*

1530. L'État, en concédant les lignes d'intérêt général, a stipulé dans les cahiers des charges que le concessionnaire serait tenu, à des conditions déterminées, d'effectuer, dans l'intérêt de divers services publics, des transports gratuits ou à prix réduits.

Pour les lignes d'intérêt local, dont la concession émane soit du département, soit de la commune, l'Etat ne peut se prévaloir de la qualité de concédant pour insérer dans le contrat de pareilles stipulations. Mais, fréquemment, pour aider à la création de la ligne et ensuite pour empêcher celle-ci de péricliter, l'État accorde une subvention en retour de laquelle il se réserve certains avantages.

La loi de 1880 dispose du reste que, seuls, les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou ont reçu une subvention du Trésor peuvent être assujettis envers l'État à un service gratuit ou à une réduction du prix des places (2).

Les articles 53 à 58 du cahier des charges-type, qui définissent à cet égard les droits de l'État, sont à peu près identiques aux articles correspondants des cahiers des charges des concessions d'intérêt général. Aussi suffit-il de les résumer.

1531. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée ainsi que du service postal exécuté sur la ligne et des lignes électriques servant à son exploitation ont des cartes de circulation personnelles. Il en est de même des agents des contributions indirectes et des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la

(1) C. d'Et., Trav. publ. 14 nov. 1899, ligne de Morteau à Maiche.
(2) L. 11 juin 1880, Art. 17.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

perception des impôts (1). Les conseillers généraux, conseillers d'arrondissement ou conseillers municipaux ont parfois fait insérer dans les cahiers des charges des clauses leur assurant le transport gratuit. L'Administration s'est toujours refusée à sanctionner de semblables dispositions et le Conseil d'État a reconnu leur illégalité (2).

En ce qui concerne le transport des troupes et du matériel militaire ou naval, le concessionnaire est tenu, en cas de réquisition, de mettre immédiatement à la disposition du Gouvernement tous ses moyens de transport. Le prix de ces transports, ainsi que celui des voyages exécutés par les militaires ou marins, est fixé à la moitié de celui qui résulterait des tarifs homologués (3) lorsque l'État s'est engagé à fournir une subvention par annuités. Sinon c'est le plein tarif qui est perçu (4).

Les mêmes dispositions s'appliquent au transport des prévenus, des condamnés et de leurs gardiens, ainsi qu'à celui des jeunes délinquants transférés dans des établissements d'éducation. L'Administration peut, de plus, requérir l'introduction dans les convois ordinaires de voitures cellulaires lui appartenant, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd affecté au service régulier du chemin de fer (5).

1532. En ce qui touche le service des postes et télégraphes, qui donne lieu à des rapports journaliers entre l'Administration et la Compagnie, celle-ci est tenue de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de 2e classe

---

(1) Art. 53, cahier des charges-type modifié par décret du 16 juillet 1907.

(2) C. d'Ét. cont. 27 janvier 1911.

(3) Sur les grandes Compagnies d'intérêt général, les militaires et marins paient le quart de place.

(4) Art. 54 cahier des charges-type. V. art. 56 et 57 du décret du 16 juillet 1907.

(5) Art. 55 cahier des charges-type.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches ainsi que les agents du service des postes et télégraphes. L'espace réservé doit être fermé, éclairé, chauffé si les voitures le sont elles-mêmes et situé à l'étage inférieur des voitures. L'Administration a le droit de fixer gratuitement à une voiture déterminée une boîte à lettres dont elle fait opérer la pose et la levée par ses agents (1).

Elle peut encore utiliser un deuxième compartiment ou requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires, sous les conditions indiquées plus haut pour les voitures cellulaires; elle peut même exiger, le concessionnaire et le concédant entendus, et après accord avec le ministre des Travaux publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire (2).

Lorsque le concessionnaire veut changer les heures de départ des convois ordinaires, il est tenu d'avertir l'Administration des Postes quinze jours à l'avance (3). Une circulaire ministérielle du 4 janvier 1911 recommande aux Compagnies d'intérêt local de mettre leurs horaires en concordance avec ceux des lignes d'intérêt général afin de permettre l'exécution rapide des transports postaux.

Si le service exige des bureaux d'entrepôt dans les gares et stations, le concessionnaire est tenu de fournir les emplacements nécessaires (4).

Tous les transports sont payés au prix des tarifs homologués, à l'exception de celui de la boîte mobile qui est gratuit. Les services non prévus, l'occupation d'emplacements dans les gares, la mise en marche des trains supplémentaires donnent lieu au remboursement des dépenses occasionnées au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il a pu en retirer. Le règlement en est fait de gré à gré entre le concessionnaire et l'Administration ou

---

(1) Art. 56 cahier des charges-type.
(2) *Ibid.*
(3) Art. 56 cahier des charges-type.
(4) *Ibid.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par deux arbitres; à défaut d'accord, un tiers arbitre est désigné par le Conseil d'État (1).

Toutefois, lorsque l'État s'est engagé à allouer une subvention pour l'établissement du chemin de fer, la mise à disposition d'un compartiment, l'occupation des emplacements nécessaires au dépôt des dépêches, le transport des agents et sous-agents porteurs des correspondances, celui des fonctionnaires, agents, ouvriers, voyageant pour la construction et l'entretien des lignes électriques le long de la voie, sont gratuits. Les autres transports sont effectués moyennant la moitié des tarifs homologués (2).

Le concessionnaire, d'autre part, est tenu d'établir à ses frais, s'il en est requis par le ministre des Travaux publics, les lignes et appareils électriques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation, après autorisation du ministre des Postes et Télégraphes (3).

Il peut se servir des poteaux des lignes de l'État; celui-ci de son côté, peut utiliser les poteaux établis par le concessionnaire. Ce dernier est tenu de se soumettre à tous les règlements en la matière et de supporter à ses frais l'organisation d'un contrôle (4).

Il doit faire garder les fils de l'État par ses agents, qui, en cas de besoin, effectuent les réparations urgentes en prévenant immédiatement l'Administration. Il doit également, en cas d'accident, mettre une locomotive à la disposition du fonctionnaire du service électrique intéressé (5).

En cas de travaux nécessitant le déplacement des lignes de l'État, le concessionnaire doit rembourser à ce dernier les dépenses occasionnées par ce déplacement (6).

---

1) Art. 56, cahier des charges-type.
(2) *Ibid.*
(3) Art. 57 cahier des charges-type.
(4) *Ibid.*
(5) *Ibid.*
(6) *Ibid.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il ne peut se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels. Si le ministre des Postes et Télégraphes juge utile l'ouverture de certaines gares à la télégraphie privée, il doit s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service (1).

SECTION X

IMPOTS

1533. Les lignes d'intérêt local sont soumises aux mêmes impôts que les chemins de fer d'intérêt général.

L'article 62 du cahier des charges-type, qui concerne les impôts sur la propriété bâtie et non bâtie, ne fait que reproduire textuellement l'article 63 du cahier des charges des grandes Compagnies (2).

Les chemins de fer d'intérêt local, faisant partie du domaine public comme les chemins de fer d'intérêt général, ne sont pas soumis à la taxe de mainmorte (3).

Pour les autres contributions, les diverses taxes, l'enregistrement, le timbre, les droits de douane, ceux d'octroi, les prestations, etc... il nous suffira, de nous référer à ce qui a été dit à propos des chemins de fer d'intérêt général, en insistant seulement sur quelques particularités.

1534. D'après la loi du 11 juin 1880, les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de chemins de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés ne sont passibles que du droit d'enregistrement fixe d'un franc (4). Il est admis que le bénéfice de cette disposition ne s'étend pas à la cession faite par le concessionnaire à un tiers (5).

---

(1) Art. 57 cahier des charges-type.
(2) V. C. d'Et. cont. 12 juin 1907. C^{ie} anonyme des chemins de fer de la banlieue de Reims. Leb. p. 550.
(3) C. d Ét. cont. 11 février 1898. Min. des Finances. Leb. p. 93
(4) L. 11 juin 1880, Art. 24.
(5) Garnier, Rep. Gal, v° CHEMINS DE FER, n° 14 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En ce qui concerne l'impôt sur les transports en grande vitesse, les chemins de fer d'intérêt local sont soumis à un régime spécial. Avant 1892, on appliquait le régime des chemins de fer d'intérêt général (taxe de 23,2 0/0) aux lignes d'intérêt local ayant plus de 40 kilomètres de longueur, à vol d'oiseau. On appliquait aux autres lignes le régime des voitures publiques faisant un service régulier et qui comportait, par voiture, un droit fixe de 210 francs en principal et de 262 fr. 50 au total. Cette distinction a été supprimée par la loi du 26 janvier 1892 qui a établi, pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways à traction mécanique, à partir du 1er avril 1892, une taxe proportionnelle de 3 0/0 sur le prix des places des voyageurs et des transports de bagages en grande vitesse (1).

1535. Enfin, en ce qui concerne les droits d'octroi, l'article 13 du décret du 12 février 1870 exonère de toutes taxes d'octroi les combustibles et matières destinés au service de l'exploitation, aux travaux des ateliers et à la construction de la voie, sous la condition que les formalités d'entrepôt aient été remplies. Au contraire les objets consommés dans les gares, bureaux et salles d'attente sont soumis aux taxes. La jurisprudence, en présence de ce texte et de l'article 148 de la loi du 28 avril 1816, qui dispose que les taxes d'octroi ne peuvent frapper que les objets destinés à la consommation locale, décide que les chemins de fer, en principe, ne sont pas soumis aux droits d'octroi et qu'il n'en est autrement que pour les installations servant exclusivement aux rapports spéciaux de la gare avec le lieu sujet. Il va de soi que les chemins de fer d'intérêt local bénéficient de ces dispositions, l'expression « intérêt local » s'entendant ici de l'intérêt de toute la région parcourue et non pas, comme en matière d'octroi, de la seule localité sujette aux droits (2).

---

(1) L. 26 janvier 1892, Art. 28.
(2) V. *supra*, nos 1123 à 1128.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE III

TRAMWAYS

1536. Les tramways, comme les chemins de fer, étudiés dans le chapitre précédent, constituent des voies ferrées d'intérêt local. C'est sous cette dernière dénomination que le projet voté par la Chambre des députés les réunit aux chemins de fer d'intérêt local pour unifier la législation, actuellement distincte, des deux catégories de voies ferrées.

Un grand nombre de dispositions sont pourtant communes aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways. C'est ainsi que la loi du 15 juillet 1845 (sauf les articles 4 et 10) s'applique à ceux-ci comme à ceux-là. Il en est de même des articles, 4, 6 à 12, 14 à 19, 21 et 24 de la loi du 11 juin 1880 (1). D'autre part, si le décret du 1er mars 1901 ne concerne pas les tramways (2) et si, au contraire, les articles 26 à 39 de la loi du 11 juin 1880 et le décret du 6 août 1881, modifié par ceux du 13 février 1900 et du 16 juillet 1907, les réglementent spécialement, ces derniers textes contiennent certaines prescriptions analogues à celles qui existent pour les chemins de fer d'intérêt local.

(1) L. 11 juin 1880, art. 37 et 39.
(2) D. 1er mars 1901 art. 78.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION PREMIÈRE

CONCESSION

§ 1er. — *Pouvoir concédant.*

1537. L'autorité qui a pouvoir de concéder est, en principe, celle de qui dépendent les voies publiques sur lesquelles la ligne de tramway doit être établie. Si la ligne emprunte des voies dépendant de différentes autorités, c'est celle qui occupe le rang le plus élevé dans la hiérarchie administrative qui accorde la concession pour tout le parcours. La concession est donc donnée par l'État lorsqu'une de ces voies fait partie du domaine public national, par le conseil général, au nom du département, lorsque, sans emprunter une route nationale, la ligne doit parcourir, en tout ou en partie, soit une route départementale, soit un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes, enfin par le conseil municipal, lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune et sur un chemin vicinal ordinaire ou sur un chemin rural (1).

1538. Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y a lieu, conformément aux articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871, à la réunion d'une conférence interdépartementale (2).

Dans le silence de la loi, il faut admettre, en principe, que, lorsque la ligne s'étend sur plusieurs départements, il y a autant de concessions distinctes que de départements traversés, le pouvoir concédant étant déterminé dans chaque département de la même façon que s'il s'agissait d'une ligne ne dépassant pas les limites

---

(1) L. 11 juin 1880, art. 27.
(2) *Ibid.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de ce département. Il y a, dans ce cas, une convention et un cahier des charges distincts pour chacune des sections de la ligne.

1539. La multiplicité d'autorités concédantes pour diverses lignes d'un même réseau, ou pour une ligne unique s'étendant sur plusieurs départements, présente des inconvénients si les conditions des concessions ne sont pas identiques. Aussi l'Administration s'efforce-t-elle de réduire le plus possible le nombre des autorités concédantes. Le Conseil d'Etat considère que plusieurs lignes urbaines, se soudant les unes aux autres, ne forment qu'un seul réseau indivisible devant être concédé, pour le tout, par la même autorité, et n'admet de dérogations que s'il s'agit de lignes indépendantes les unes des autres (1). On peut d'ailleurs signaler certaines exceptions à cette règle en cas de lignes dont le tracé a été modifié après leur ouverture (2) ou qui ont été concédées par sections successives (3). Le Conseil d'État admet d'ailleurs, en principe, qu'une ligne constituant une annexe d'un réseau antérieurement concédé par l'État, doit être également concédé par l'Etat même si elle n'emprunte pas de route nationale (4).

1540. Il applique la même doctrine, au cas d'une ligne s'étendant sur deux départements, même si cette ligne n'emprunte de routes nationales que sur le territoire de l'un d'eux (5).

---

(1) Tramways de la Drôme (D. 17 août 1891); de la Vienne (D. 26 avril 1892); du Calvados (D. 15 juin 1897 et D. 15 mai 1899); des Basses-Pyrénéees (D. 4 avril 1898).

(2) Tramways de Lamotte-Beuvron à Blois (D. D. 23 décembre 1886 et 14 juin 1890).

(3) Tramways de Lyon à Bron (D.D. 20 mai 1887, 3 janvier 1896, 6 août 1897, 10 juillet 1900). Tramways de Dinard à Saint-Briac (D. D. 27 septembre 1899, 25 avril 1902).

(4) C. d'Ét. Trav. publ., 25 janvier 1899, Tr. de Dijon à Saint-Seine ; 20 janvier 1903, Tramways de Toulon.

(5) D. 23 août 1896 et 11 janvier 1901, Lyon à Cusset-Villeurbaume ; D. 14 mai 1900 et 9 avril 1903, Toulon au cap Brun; D. 8 juillet 1902, Aix au Chatelard; D. 9 novembre 1897, Houilles à Saint-Ouen; D. 25 janvier 1899, Dijon à Saint-Seine.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Quelquefois d'ailleurs, le département le moins intéressé concède la fraction qui le concerne au département pour lequel elle présente le plus d'importance (1) ou bien encore les départements concèdent à l'Etat (2).

1541. L'Etat, les départements, les communes peuvent s'accorder réciproquement, avec faculté de rétrocession, les concessions qui dépendent d'eux (3). Ils peuvent également faire directement la concession à une Compagnie ou à un particulier. Mais le cas est assez rare (4).

1542. La concession peut être également consentie à un syndicat de communes dûment autorisé (5).

1543. Pour que l'Etat soit l'autorité concédante, il suffit que la ligne projetée emprunte une route nationale dans le sens de la longueur sur une cinquantaine de mètres, ou toute autre dépendance du domaine public national, par exemple la cour d'une gare de chemin de fer ou une avenue d'accès non classée dans un domaine autre que le domaine public national (6).

Le Conseil d'Etat n'admet pas d'ailleurs qu'en pareil cas, un concessionnaire élude la compétence de l'Etat comme autorité concédante en sollicitant une permission de voirie pour l'emprunt de la route (7).

---

(1) D. 20 mai 1902, Garlin à Aire; 26 juin 1903, Beaucourt Dasle à Beaucourt; 17 novembre 1903, Blois à Châteaurenault.

(2) Viricelles-Chazelles à Saint-Symphorien-sur-Coise.

(3) L. 11 juin 1880, art. 27-28.

(4) Tramways de pénétration de Paris (D.D. 30 mars 1899; 25 septembre 1900); Cagnes à Menton (D. 16 septembre 1897); compagnie des tram-sud (D. 19 août 1910).

(5) D. 18 septembre 1893. Tramways de Neuilly à Maisons-Laffitte, concédé par l'État au syndicat des communes de Maisons-Laffitte, Sartrouville, Houilles et Bezons.

(6) C. d'Ét. 18 octobre 1881, tramways d'Audincourt à Hérimoncourt : « Considérant que les dépendances de la Compagnie P.-L.-M. font partie du domaine public national et, par conséquent, de la grande voirie et qu'aux termes de l'article 27 de la loi du 11 juin 1880, la concession des tramways est accordée par l'État, lorsque la ligne doit être établie sur une voie dépendant du domaine public de l'État. » *Id.* 13 juillet 1882, Grenoble à Uriage.

(7) C. d'Ét. 18 octobre 1881 Tramways d'Audincourt à Hérimoncourt : « Considérant que l'autorisation de construire et d'exploiter

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 2. — *Instruction des projets.*

1544. L'instruction des projets s'effectue dans les conditions indiquées par le décret du 18 mai 1881 et que nous ne ferons que résumer.

La demande d'établissement d'une voie ferrée à traction animale ou mécanique sur les voies dépendant du domaine public est adressée au ministre des Travaux publics, au préfet, au maire, selon que la concession doit être accordée par l'Etat, le conseil général ou le conseil municipal (1).

A la demande doivent être joints un avant-projet comprenant une carte au 1/80,000e, un plan général des voies publiques empruntées, ainsi que des déviations proposées, au 1/10.000e, un profil en long, au 1/5,000e pour les longueurs et au 1/1,000e pour les hauteurs, des profils en travers types à $0^m,02$ par mètre, un plan à 5 millimètres par mètre de chacune des traverses, un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise, ses avantages et les dépenses prévues, le tarif des droits à percevoir, le genre de service auquel le tramway sera affecté (voyageurs seulement, voyageurs, et messageries ou voyageurs et marchandises), le mode d'exploitation projeté, le minimum des courbes, le maximum des déclivités des rampes et pentes, le mode de traction, le nombre minimum de trains journaliers, etc. (2).

1545. Après avoir pris connaissance de ces documents et instruit l'affaire, l'autorité concédante décide s'il y a lieu de procéder à l'enquête (3).

---

une ligne de tramways sur les dépendances du domaine public ne saurait, dans l'esprit de la loi, revêtir le caractère de précarité résultant d'une décision administrative telle qu'une permission de grande voirie. »

(1) D. 18 mai 1881, art. 1er.

(2) V. pour plus de détails, D. 18 mai 1881, art. 2 et 3.

(3) D. 18 mai 1881, art. 4. Une circulaire ministérielle du 9 octobre 1899 autorise les préfets, quand l'affaire ne présente pas de difficultés spéciales, à prescrire l'enquête sans en référer au ministre pour les lignes à concéder par l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En cas de décision favorable le préfet fixe la date de l'ouverture de l'enquête et nomme la commission d'enquête qui se compose de sept membres au moins et de neuf membres au plus, pris parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, les négociants et les chefs d'établissements industriels (1).

La demande, l'avant-projet et ses annexes restent déposés pendant un mois à la mairie de chaque chef-lieu de canton que la ligne doit traverser ou à la mairie de la commune, si la ligne ne sort pas du territoire d'une commune. Pendant ce temps un registre destiné à recevoir les observations du public est également déposé à la mairie (2).

Après avoir examiné les pièces et les observations inscrites sur les registres des mairies, après avoir entendu les personnes qu'elle juge utile de consulter, la commission donne son avis. Elle le transmet avec tout le dossier au préfet (3).

Celui-ci demande également l'avis des chambres de commerce ou, à défaut, des chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées, ainsi que celui des conseils généraux et des conseils municipaux des communes dont la voie projetée doit traverser le territoire, lorsqu'il ne leur appartient pas de statuer sur la concession (4).

Le préfet adresse ensuite le dossier complet, avec l'avis des ingénieurs et son avis particulier, à l'autorité qui doit donner la concession; il y joint le projet de cahier des charges (5).

(1) Voir pour le fonctionnement de la commission, art. 5, 6, 7, D. 18 mai 1881.
(2) D. 18 mai 1881, art. 6.
(3) D. 18 mai 1881. art. 7 et 8.
(4) D. 18 mai 1881, art. 9 et 10. Pour les travaux mixtes, voir même décret, art. 11.
(5) D. 18 mai 1881, art. 11.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 3. — *Déclaration d'utilité publique.*

1546. L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'Etat, sur le rapport du ministre des Travaux publics et après avis du ministre de l'Intérieur (1).

1547. Le Conseil d'Etat a d'ailleurs rappelé, à différentes reprises, que « le fait, pour un concessionnaire, de ne demander ni subvention ni garantie, — cas fréquent en matière de tramways, — ne dispense pas l'Administration d'examiner si l'entreprise répond à une utilité reconnue et si elle est née viable » (2).

1548. Des circulaires du 20 février et du 22 juillet 1901 ont invité les préfets à ne plus autoriser, même à titre d'essai, les concessionnaires à exécuter les travaux avant la déclaration d'utilité publique. Le conseil général des ponts et chaussées et le Conseil d'Etat ont admis que les préfets pouvaient, sans que les formalités prévues par la loi de 1880 eussent été remplies, autoriser des travaux provisoires à condition que ce fût pour une durée déterminée et courte, en considérant cette autorisation comme une permission de voirie (3).

§ 4. — *Conditions de la concession.*

Ces conditions sont, dans leur ensemble, analogues à celles applicables aux chemins de fer d'intérêt local. Nous nous bornerons donc à signaler seulement quelques points particuliers.

a) *Régime financier.* — 1549. Le décret du 20 mars 1882, qui indique les bases de ce régime, est commun

(1) L. 11 juin 1880, art. 29.
(2) C. d'Ét. Trav. publ., 28 avril 1903. Tramways de Feuquières à Ault-Onival.
(3) C. d'Ét. 30 novembre 1894, Époux Morturaux, Leb. p. 644; 13 janvier 1899, commune de Savonnières en Perthois, Leb., p. 26.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways. Il a été étudié dans le chapitre précédent, auquel il suffit de se référer.

L'article 36 de la loi du 11 juin 1880, qui a trait à la subvention de l'Etat, en ce qui concerne les tramways, est conçu dans des termes analogues à ceux de l'article 13 de la même loi relatif aux chemins de fer d'intérêt local. Il convient toutefois de remarquer que la ligne de tramways ne peut obtenir une subvention de l'Etat que si elle est desservie par des locomotives et destinée au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs.

D'autre part, la subvention est formée : 1° d'une somme fixe de 500 francs par kilomètre exploité; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 6,000 francs par kilomètre (au lieu de 10,000 ou de 8,000 francs suivant les cas, pour les chemins de fer d'intérêt local). En aucun cas, la subvention de l'Etat ne peut élever la recette brute au-dessus de 6,500 francs (au lieu de 10,500 francs ou de 8,500 francs pour les chemins de fer d'intérêt local) ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 0/0 par an.

b) Services publics. — 1550. Il résulte du rapprochement des articles 53 et suivants du cahier des charges-type des chemins de fer d'intérêt local et des articles 35 et suivants du cahier des charges-type des tramways et du deuxième décret du 16 juillet 1907 qu'au point de vue des services publics, le régime est le même pour les chemins de fer d'intérêt local et pour les tramways à traction mécanique qui sont destinés au transport des marchandises en petite vitesse en même temps que des voyageurs et qui sont subventionnés par l'État.

Quant aux autres, leur situation est réglée par les articles 35 et 36 (ancien) du cahier des charges-type. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée, ainsi que du service postal exécuté sur la ligne et les lignes électriques servant à son exploitation, sont transportés gratuitement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour le service des postes, le concessionnaire est tenu de recevoir les sacs de dépêches et de réserver une place au convoyeur, s'il y en a un. L'Administration a, de plus, le droit de fixer aux voitures une boîte aux lettres. Les prix de transport sont payés conformément aux tarifs homologués. Si un service spécial est fait, les dépenses qu'il aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit que celui-ci aura pu en retirer, lui sont payées suivant règlement de gré à gré ou par arbitres (1).

c) *Fin de la concession.* — 1551. La durée de concession, généralement plus courte que pour les chemins de fer d'intérêt local, dépasse rarement cinquante ans. A l'expiration de la concession l'Administration peut exiger que les voies ferrées soient supprimées en tout ou en partie et que les voies publiques et leurs déviations soient remises en état de viabilité aux frais du concessionnaire (2).

Par le seul fait de cette expiration, l'autorité concédante est subrogée à tous les droits du concessionnaire. L'article 17 du cahier des charges-type, modifié par décret du 13 février 1900, est la reproduction textuelle de l'article 35 du cahier des chemins de fer d'intérêt local. La seule remarque à formuler est que les droits de reprise du concédant sont moins étendus lorsqu'il s'agit d'un tramway. Le concessionnaire n'est tenu, en effet, de lui remettre, en dehors des installations faites sur le sol des voies publiques et des immeubles, que les objets immobiliers établis dans des immeubles exclusivement affectés à l'usage du tramway (3). Cette dernière restriction n'existe pas dans le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local.

Quant aux diverses éventualités qui mettent fin à la concession (expiration normale, cession, rachat, déchéance)

---

(1) Cahier des charges-type, art. 35 et 36 (ancien).
(2) L. 11 juin 1880, art. 35; cahier des charges-type, art. 18.
(3) Cahier des charges-type, art. 17.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les dispositions qui s'y appliquent ne sont pas différentes de celles qui concernent les chemins de fer d'intérêt local (1).

d) *Rétrocession.* — 1552. Il n'est pas sans intérêt de rappeler que les concessions accordées à l'État, aux départements ou aux communes comportent presque toujours une clause de rétrocession, ainsi que le prévoient les articles 27 et 28 de la loi du 11 juin 1880.

SECTION II

CONSTRUCTION

§ 1er. — *Approbation des projets d'exécution.*

1553. Aucun travail ne peut être entrepris, pour l'établissement d'une voie ferrée sur le sol des voies publiques, qu'avec l'autorisation de l'administration compétente, portant approbation des projets d'exécution (2).

Les articles 1, 2 et 3 du premier décret du 16 juillet 1907 indiquent ce que doit comprendre le projet d'exécution.

L'autorité compétente pour approuver ce projet est le ministre des Travaux publics, le conseil général ou le conseil municipal, suivant que la concession est accordée par l'Etat, le département ou la commune (3).

Toutefois, si le projet comprend des déviations en dehors du sol des routes et chemins, il est soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics, toutes les fois qu'il intéresse la grande voirie et les cours d'eau

(1) L. 11 juin 1880, art. 10 et 39; cahier des charges-type, art. 19 et sviv.

(2) D. 16 juillet 1907, art. 1er.

(3) L. 11 juin 1880, art. 32 et 33. Les décisions régulièrement prises ne peuvent faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir, sauf aux tiers qui prétendent éprouver un dommage à faire valoir leurs droits devant la juridiction compétente.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

navigables ou flottables et il ne peut être adopté par l'autorité qui a donné la concession, que sous la réserve des décisions prises ou à prendre par le ministre sur les objets qui précèdent (1).

Modification du tracé. — 1554. Le décret du 16 juillet 1907 réserve au concessionnaire la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles. Mais ces modifications ne peuvent être exécutées qu'avec l'approbation de l'autorité qui a approuvé les projets (2).

De son côté l'Administration peut ordonner d'office, sans qu'il y ait lieu à indemnité, les modifications dont l'expérience ou les changements à opérer sur la voie publique font reconnaître la nécessité (3).

Le Conseil d'État et la Cour de cassation admettent que, dès qu'il s'agit d'une déviation trop importante pour pouvoir être considérée comme une simple modification de détail technique, il est nécessaire de procéder à une nouvelle enquête et de provoquer l'émission d'un nouveau décret. Le ministre qui passerait outre, commettrait un excès de pouvoir (4) et si la déviation nécessitait une expropriation, le jugement qui prononcerait cette expropriation devrait être cassé (5).

1555. Une circulaire ministérielle du 24 juillet 1895, rappelant cette jurisprudence, indique, d'après l'avis de la section des travaux publics du Conseil d'État, la procédure à suivre dans les différents cas qui peuvent se présenter. S'agit-il de déviations non prévues dans le décret d'utilité publique ou les actes y annexés ou même de la modification de la position du tramway sur les voies publiques, contrairement aux termes du décret déclaratif d'utilité publique ou des actes y annexés,

---

(1) D. 16 juillet 1907, art. 1er; V. aussi circ. min. 1er juillet 1896.
(2) D. 16 juillet 1907, art. 1er.
(3) *Ibid,*
(4) C. d'Ét. cont. 8 avril 1892. Tramways de Bayonne à Biarritz.
(5) Cass. civ., 6 novembre 1894.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

il faut un décret précédé d'une enquête. S'agit-il d'une modification de la position du tramway sur les voies publiques, non contraire au décret ou aux autres actes, les mêmes formalités ne sont pas exigées, lorsque la modification est prescrite d'office en raison de l'exécution d'un autre travail public (1) ou lorsqu'elle a lieu en rase campagne.

1556. Lorsqu'un décret intervient à l'occasion d'un changement de tracé, il n'a pas à prononcer à nouveau la déclaration d'utilité publique; la déclaration initiale subsiste; s'il y a des terrains à acquérir, le décret nouveau proroge simplement le délai primitivement fixé pour les expropriations.

Par contre, il arrive fréquemment que le changement de tracé entraîne une répercussion plus ou moins importante sur les conditions mêmes de la concession et nécessite la modification du cahier des charges et de la convention. Ces modifications doivent faire l'objet d'avenants passés entre les mêmes parties que les pièces initiales du contrat et sont approuvées par le décret qui autorise la modification du tracé.

Gares et stations. — 1557. Le cahier des charges indique si le tramway doit s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs, soit sur tous les points du parcours, soit en des points à déterminer par le préfet sur la proposition de la Compagnie, ou si, au contraire, il ne s'arrêtera qu'à des gares, stations ou haltes désignées, ou si les deux modes d'exploitation seront combinés (2).

Si les gares, stations et haltes n'ont pas été déterminées par le cahier des charges, elle le sont lors de l'approbation des projets définitifs par l'autorité compétente, sur la proposition du concessionnaire, après une enquête dans les formes prévues par le décret du 18 mai 1881 (3).

(1) Elle se trouve, en effet, autorisée par le fait même que ce travail est régulièrement ordonné.

(2) D. 16 juillet 1907, art. 10; cahier des charges-type, art. 11

(3) D. 16 juillet 1907, art. 10.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1558. Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre l'autorité concédante et le concessionnaire, il est procédé de même. L'emplacement est définitivement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu (1).

C'est également le préfet qui détermine, le concessionnaire entendu, le nombre, l'emplacement et l'étendue des gares d'évitement. Si la sécurité l'exige, le préfet peut prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations (2).

§ 2. — *Expropriation.*

1559. Une ligne de tramway étant par définition une voie ferrée établie sur une voie publique, l'expropriation pour cause d'utilité publique ne peut être nécessaire que pour les travaux qui sont effectués sur des terrains autres que la voie publique existante. La loi de 1880 prévoit le cas où ces travaux comportent l'élargissement d'un chemin vicinal ou une déviation de la voie publique. Cette expropriation se poursuit conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 et à l'article 2 de la loi du 8 juin 1864 (3). Si d'autres terrains devaient être acquis par voie d'expropriation, celle-ci, dans le silence de la loi, devrait avoir lieu conformément à la loi du 3 mai 1841.

Toutes les indemnités d'expropriation, ainsi que celles qui peuvent être dues pour occupation temporaire ou pour dommages résultant des travaux, sont à la charge du concessionnaire, qui est investi des droits et soumis aux obligations de l'Administration en la matière (4).

---

(1) D. 16 juillet 1907, art. 10.

(2) *Ibid.*

(3) L. 11 juin 1880, art. 31. Le texte ne vise que l'élargissement d'un chemin vicinal. Il est hors de doute que la même procédure devrait être suivie au cas où il s'agirait de l'élargissement d'un chemin rural (L. 11 juin 1880, art. 27; L. 20 août 1881, art. 13).

(4) Cahier des charges-type, art. 11 et 12.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 3. — *Exécution des travaux.*

1560. Les conditions dans lesquelles les travaux doivent être exécutés sont déterminées par le décret du 16 juillet 1907 (1) et par le cahier des charges de chaque concession (2). Nous ne saurions entrer dans le détail des nombreuses dispositions techniques que ces textes contiennent et qui peuvent, du reste, varier selon les concessions. Nous ne retiendrons ici que les points principaux.

Le cahier des charges doit fixer la largeur de la voie qui peut varier de $1^m,44$ à $0^m,60$ (3); le gabarit du matériel; la largeur de l'entrevoie, dans les parties où la ligne a deux voies, cette largeur ne pouvant être inférieure à $0^m,50$ entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent (4); le rayon des courbes et le maximum des déclivités (5); la nature et le poids des rails (6).

L'autorité concédante détermine les sections de la ligne où la voie sera établie au niveau de la chaussée avec rails noyés, en restant accessible et praticable pour les voitures ordinaires, et celles où elle sera placée sur un accotement praticable pour les piétons, mais interdit aux voitures ordinaires (7).

1561. Dans les sections qui restent accessibles à la circulation ordinaire, les rails doivent être à gorge ou accompagnés de contrerails; la largeur des vides ou ornières ne peut excéder 35 millimètres dans les parties droites

(1) D. 16 juillet 1907, art. 4 et s.
(2) Cahier des charges-type, art. 4 et s. modifié par D. 13 février 1900.
(3) V. circ. min. 12 janvier 1888 qui pose le principe de la voie d'un mètre.
(4) D. 16 juillet 1907, art. 4.
(5) Cahier des charges-type modifié par D. 13 février 1900, art. 5.
(6) Cahier des charge-type, art. 10.
(7) D. 16 juillet 1907, art. 5.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et 41 millimètres dans les parties courbes. Les voies sont posées au niveau de la chaussée, sans saillie ni dépression sur le profil normal de celle-ci (1).

Il doit être réservé, pour la libre circulation sur la voie publique, une largeur telle que le croisement de deux voitures soit assuré, l'une de ces deux voitures pouvant être le véhicule du tramway (2). Le cahier des charges type (3) indique que cette largeur est de $2^m,60$ et qu'un intervalle libre d'au moins $1^m,40$ sera réservé entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou les alignements approuvés. Dans les parties où la voie est établie soit sur le bord d'un remblai de plus de $0^m,50$ de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il doit être ménagé un espace d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle est réduit à 60 centimètres (4).

1562. Dans les sections non accessibles aux voitures ordinaires, la voie repose sur une couche de ballast dont la largeur et l'épaisseur sont déterminées par le cahier des charges. Celui-ci doit également fixer la largeur de la partie de la voie publique réservée à la circulation des voitures et des piétons. L'intervalle à laisser entre le matériel roulant et les propriétés riveraines, les parties en remblai ou en déblai, etc., est le même que dans les sections accessibles aux voitures (5). Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées doivent, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec

---

(1) D. 16 juillet 1907, art. 5, § 4; modifié par D. 7 juillet 1910. cahier des charges-type, art. 6.
(2) D. 16 juillet 1907, art. 5.
(3) Cahier des charges-type, art. 6, modifié par D. 13 février 1900.
(4) Cahier des charges-type, art. 6.
(5) Cahier des charges-type, art. 7.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs, dont le minimum de largeur est de $1^m,10$ par trottoir. Entre la partie la plus saillante du matériel et le bord du trottoir, il doit être laissé $2^m,60$ quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 30 centimètres dans le cas contraire (1).

1563. Le concessionnaire doit fournir, sur les points qui lui sont indiqués, des emplacements pour le dépôt des matériaux d'entretien qui trouvaient place sur l'accotement occupé par la voie ferrée (2).

Il doit maintenir l'accès à la voie publique des voitures ordinaires, au droit des chemins publics et particuliers, ainsi que les entrées charretières qui seraient interceptées par la voie de fer. La traversée de ces chemins est faite à niveau, sans que le rail forme saillie ou dépression. Si l'Administration prescrit ou autorise de nouveaux accès, le concessionnaire est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour faciliter l'exécution des travaux (3).

En ce qui concerne l'écoulement des eaux et le rétablissement des communications (4), les servitudes militaires (5), la traversée des mines et des carrières (6), le contrôle et la surveillance des travaux (7), leur réception (8), le bornage des parties en déviation (9), les dispositions réglementaires sont presque identiques à celles que nous avons indiquées pour les chemins de fer d'intérêt local.

---

(1) Cahier des charges-type, art. 8, modifié par D. 13 février 1900.
(2) D. 16 juillet 1907, art. 6; cahier des charges-type, 13 février 1900, art. 6.
(3) D. 16 juillet 1907, art. 6.
(4) D. 16 juillet 1907, art. 8.
(5) D. 16 juillet 1907, art. 13.
(6) D. 16 juillet 1907, art. 14 et 15.
(7) D. 16 juillet 1907, art. 16.
(8) D. 16 juillet 1907, art. 17.
(9) D. 16 juillet 1907, art. 18.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION III

EXPLOITATION

§ 1er. — *Prescriptions réglementaires relatives à l'entretien et à l'exploitation.*

1564. Les prescriptions réglementaires relatives à l'entretien et à l'exploitation des tramways sont fixées par le décret du 16 juillet 1907, qui joue, pour cette catégorie de voies ferrées, le rôle de l'ordonnance de 1846-1901 pour les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local (1). Mais la plupart des dispositions que contient ce dernier texte se trouvent reproduites par le décret du 16 juillet 1907. Il convient toutefois d'observer que, comme pour les chemins de fer d'intérêt local, les attributions appartenant au ministre sont exercées par le préfet, si elles ne sont déjà réservées soit au ministre, soit à d'autres autorités, par les lois et règlements.

Ces dispositions ont été déjà étudiées soit dans le titre Ier, soit dans le chapitre précédent. Nous n'y reviendrons pas et ne mentionnerons ici que les clauses du décret du 16 juillet 1907 qui présentent un caractère spécial.

1565. Sur les sections du tramway accessibles aux voitures ordinaires, l'entretien, aux frais du concessionnaire, du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation du tramway est réglé par le cahier des charges. Si le concessionnaire manque à son obligation, il y est pourvu d'office par le préfet, aux frais du concessionnaire (2).

Quelle est l'étendue de cette obligation?

Il a été jugé qu'elle comprend l'exécution de travaux

---

(1) D. 1er mars 1901, art. 78.
(2) D. 16 juillet 1907, art. 20.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de réparation de la chaussée, destinés à lui rendre son profil normal au moyen d'un relevé à bout comportant le réemploi d'une partie des anciens pavés et la fourniture d'un certain nombre de pavés neufs (1).

Fréquemment, les cahiers des charges ajoutent à ces prescriptions l'obligation de rétablir provisoirement les communications, par le déplacement des voies, sans avoir droit à indemnité lorsque l'exploitation normale est rendue impossible par l'exécution de travaux sur la voie publique. La jurisprudence décide que cette clause ne vise que les travaux entrepris dans l'intérêt de la voie publique et des canalisations qui l'empruntent et que le concessionnaire est fondé à réclamer des indemnités lorsqu'il s'agit de travaux autres que ceux ci-dessus définis, en l'espèce ceux de l'exposition universelle de 1900 (2).

1566. Le préfet détermine les mesures propres à garantir la sécurité de la circulation (3).

Les gares, stations, haltes et bureaux d'attente, auxquels est attaché un personnel permanent, doivent être éclairés la nuit pendant la durée du service. Le préfet peut prescrire l'éclairage des autres (4).

Sur les lignes à traction mécanique, le maximum de la longueur des trains est fixé par le cahier des charges. Dans les limites ainsi fixées, tout convoi ordinaire de voyageurs doit contenir, en nombre suffisant, des compartiments de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Celui-ci peut imposer des conditions spéciales de freinage (5).

Le mécanicien, qui doit être accompagné d'un aide, sauf autorisation du ministre des Travaux publics, doit être agréé par le préfet (6).

---

(1) C. d'Ét. cont 3 mars 1893.
(2) C. d'Ét cont. 11 mai 1906.
(3) D. 16 juillet 1907, art. 21.
(4) D. 16 juillet 1907, art. 22.
(5) D. 16 juillet 1907, art. 31 et 25.
(6) D. 16 juillet 1907, art. 32.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1567. C'est le préfet qui accepte, sur la proposition du service du contrôle, les types devant servir de modèles pour le matériel roulant. Le maire n'a pas, en principe, qualité pour prescrire l'aménagement du matériel. Il ne peut agir que dans l'intérêt de la sécurité et de la salubrité publique (1). Les voitures doivent être éclairées la nuit. Le préfet peut exiger qu'elles soient chauffées, pendant la période qu'il fixe, sur la proposition du service du contrôle (2).

Le type de l'appareil sonore que le cocher ou mécanicien doit actionner pour signaler l'approche du train est déterminé par le ministre des Travaux publics (3) et le préfet fixe, sur la proposition du concessionnaire et l'avis du service du contrôle, le maximum de la vitesse des convois, notamment à la traversée des lieux habités ainsi que le tableau du service des trains (4).

1568. En ce qui concerne la perception des taxes et des frais accessoires, aucune taxe ne peut être perçue qu'en vertu d'une homologation du ministre des Travaux publics, lorsque la concession émane de l'État et du préfet dans les autres cas (5).

Les dispositions du cahier des charges-type (art. 23 et s.) en ce qui concerne le tarif maximum, les prix exceptionnels, les délais, le camionnage, les traités particuliers, etc., sont conformes à celles du cahier des charges-type des chemins de fer d'intérêt local (art. 41 et suiv.). Il en est de même pour les gares communes et les embranchements industriels (art. 69 et 70 cah. des charges-type tramways).

§ 2. — *Responsabilité en cas d'accidents.*

1569. La responsabilité des tramways en cas d'accidents soulève un certain nombre de questions intéres-

(1) C. d'Ét. cont., 14 février 1908.
(2) D. 16 juillet 1907, art. 37; V. aussi, art. 36.
(3) D. 16 juillet 1907, art. 39.
(4) D. 16 juillet 1907, art. 43.
(5) L. 11 juin 1880, art. 33; D. 16 juillet 1907, art. 44 et s.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

santes; les principes qui la régissent sont, en effet, tout à fait différents de ceux qui s'appliquent aux chemins de fer. Pour ceux-ci, la faute du chemin de fer est présumée; elle ne se présume pas lorsqu'il s'agit des tramways. Le règlement d'administration publique de 1881 (remplacé par celui de 1907) dispose que les usagers de la route doivent prendre les précautions utiles à leur sécurité avant de traverser les voies. En cas de tamponnement, la victime doit donc prouver la faute, l'imprudence ou la négligence de l'administration du tramway ou de l'un de ses employés (1).

1570. La faute du tramway, entraînant sa responsabilité, peut résulter du défaut d'entretien de la voie, même si le dommage a été occasionné involontairement par un tiers (2) ou si les conséquences en ont été aggravées par le défoncement de la chaussée à l'occasion de travaux exécutés régulièrement par un service public (3).

Elle peut provenir d'un défaut d'entretien non seulement de la voie proprement dite, mais encore de la portion de chaussée que le tramway est tenu d'entretenir. Il en serait autrement si le défaut de la chaussée provenait d'un fait imputable à la commune, par exemple une rupture de conduite d'eau (4) ou si, moyennant rétribution, le cahier des charges confiait à la commune l'exécution matérielle des opérations d'entretien (5).

La faute du tramway peut être constituée par un manque de surveillance des filets protecteurs de sa ligne de courant électrique à haute tension (6); par un défaut d'entretien des freins électriques (7); par l'emploi de mécaniciens insuffisamment expérimentés (8).

---

(1) Poitiers, 27 février 1905.
(2) C. d'Ét. cont. 27 juin 1902.
(3) C. d'Ét. cont. 17 mars 1905.
(4) C. d'Ét. cont. 22 avril 1901.
(5) Trib. de la Seine 29 avril 1903.
(6) Bordeaux, 17 juin 1907.
(7) Nancy, 22 décembre 1899.
(8) Lyon, 21 février 1902.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sa responsabilité est encore engagée si, sans dépasser la vitesse réglementaire, la voiture du tramway avait une vitesse exagérée à un passage dangereux (1) et, d'une façon générale, par toute infraction à une disposition réglementaire, s'il est établi qu'il y a un lien de cause à effet entre l'infraction et l'accident (2).

1571. La responsabilité du tramway n'est pas engagée lorsque l'accident est dû à l'imprudence de la victime, aucune faute n'étant relevée contre le tramway (3).

1572. Il peut enfin arriver que la responsabilité civile soit partagée, en cas de faute du tramway aggravant les conséquences de l'imprudence ou de la faute de la victime (4).

§ 3. — *Police.*

1573. Le décret du 16 juillet 1907 contient des dispositions détaillées relativement aux contraventions que les concessionnaires, d'une part, et le public (principalement les voyageurs), d'autre part, peuvent commettre (5).

Ces prescriptions sont presque identiques à celles du décret du 1er mars 1901. Celui-ci édicte pourtant certaines prohibitions qui ne se rencontrent pas dans le décret du 16 juillet 1907, parce qu'elles n'ont aucune raison d'être, lorsqu'il s'agit de tramways. Il en est ainsi, par exemple, de l'interdiction de pénétrer, sans y être autorisé, dans l'enceinte du chemin de fer, d'y

---

(1) Lyon, 21 février 1902.

(2) Cass. crim. 5 juin 1908.

(3) Voyageur tombé d'une plate-forme qu'aucun règlement ne prescrit de munir de chaîne (Trib. Amiens, 18 janvier 1902); piéton se précipitant sur la voie sans regarder si elle est libre (Trib. Lyon, 12 juin 1903); enfant de 5 ans jouant sans surveillance (Cass. req. 24 novembre 1902).

(4) Mauvais fonctionnement des freins empêchant un tramway de s'arrêter avant de heurter une voiture stationnant, sur la voie, pour solliciter le public, contrairement à l'article 35 du décret du 6 août 1881 (Cass. crim. 24 novembre 1908).

(5) D. 16 juillet 1907, art. 51 à 63.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

circuler ou stationner; de la défense de se servir sans motif plausible du signal d'alarme ou d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet (1).

Les contraventions au décret du 16 juillet 1907, aux décisions ministérielles et aux arrêtés pris par les préfets sont constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de chemins de fer (2).

Quant aux contraventions de grande voirie, il convient de remarquer que, si les dispositions générales de la matière s'appliquent aux tramways par cela même que la loi du 15 juillet 1845 leur est applicable, il n'en est pas de même des interdictions spéciales prononcées par les articles 4 et suivants de cette loi aux termes de l'article 37 de la loi du 11 juin 1880.

1574. Les préfets sont chargés, en vertu des articles 21 et 39 de la loi du 11 juin 1880, de la surveillance des tramways de leur département, sous l'autorité du ministre des Travaux publics. Ils ont le droit de prendre à cet effet toutes les mesures nécessaires pour assurer l'exploitation, à condition que ces mesures ne soient pas contraires au décret du 16 juillet 1907 et qu'elles ne constituent pas une intervention dans l'exploitation proprement dite du tramway, et par suite un empiètement sur les droits du concessionnaire. C'est ainsi qu'a été reconnue la légalité d'arrêtés préfectoraux portant

---

(1) En l'absence de cette disposition la jurisprudence s'est, pendant longtemps, refusée à appliquer les sanctions de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 aux contraventions relevées contre les voyageurs refusant de payer leur place ou le supplément de taxe dû pour occupation d'une place d'une classe supérieure à celle à laquelle ils avaient droit. Un arrêt de la Cour de cassation, en date du 30 avril 1910, a décidé que les sanctions dont nous venons de parler devaient être appliquées aux délinquants, non pour avoir enfreint un règlement de police, mais pour avoir refusé de payer une taxe régulièrement homologuée et par application de l'article 79 du décret du 16 juillet 1907 d'après lequel les contraventions aux décisions ministérielles, prises pour l'exécution du règlement de 1907, sont constatées, poursuivies et réprimées conformément à la loi du 15 juillet 1845.

(2) Comp. D. 16 juillet 1907, art. 79 et D. 1er mars 1901, art. 76.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

défense de fumer dans les voitures, (1), réglementant l'usage de la cloche ou de la trompe dans les différents véhicules (2), interdisant d'apposer à l'intérieur des voitures aucune affiche autre que celles relatives au service (3), imposant au concessionnaire de porter à la connaissance du public les terminus et arrêts desservis, sans d'ailleurs imposer à l'exploitant aucune disposition spéciale destinée à assurer l'exécution de cette prescription (4), ou exigeant la présentation par le public des tickets aux contrôleurs de la Compagnie des tramways (5).

Un préfet peut ordonner un chauffage hygiénique pendant la saison froide; mais il ne peut imposer au concessionnaire l'obligation de soumettre à l'agrément de l'Administration le choix du type et du système de chauffage (6); il commet un excès de pouvoir en enjoignant à la Compagnie de placer des distributeurs de billets, partout où l'Administration le juge utile (7) ou s'il impose à une Compagnie de recevoir les correspondances délivrées par une autre Compagnie, intervenant ainsi dans une question d'application de tarifs qui n'est pas de sa compétence (8).

§ 4. — *Impôts.*

Impôts fonciers. — 1575. Il est évident que le concessionnaire d'un tramway n'est pas soumis à la contribution foncière, pour les parties de la ligne qui se trouvent sur la voie publique. Il doit, au contraire, cette contribution pour les dépendances situées en dehors de

---

(1) Paris, 17 janvier 1902.
(2) Cass. crim. 15 janvier 1904.
(3) C. d'Ét. cont., 6 août, Cie des tramways de Paris et du département de la Seine.
(4) C. d'Ét. cont. 13 mai 1910.
(5) Cass. crim. 10 mai 1906.
(6) C. d'Ét. cont. 11 janvier 1907.
(7) C. d'Ét. cont. 25 mai 1906.
(8) C. d'Ét. cont. 20 juillet 1910.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'assiette des routes, chemins et autres voies publiques: elle est établie en raison de la surface occupée par ces dépendances; la cote en est calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1903 (1).

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation de la voie ferrée sont assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices peuvent être soumis sont, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire (2).

1576. Le concessionnaire n'est pas soumis à l'impôt des prestations à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway (3).

Impôts sur les transports. — 1577. Le droit fixe sur les voitures publiques, établi par l'article 8 de la loi du 28 juin 1833 et l'article 2 de la loi du 11 juillet 1879, a été remplacé, depuis 1892, pour les tramways à traction mécanique, par une taxe proportionnelle de 3 0/0 sur le prix des places des voyageurs et des transports des bagages en grande vitesse. Toutefois les entreprises de tramways à traction mécanique, sur le réseau desquelles le prix des places ne dépasse pas 30 centimes peuvent, sur leur demande, être maintenues au droit fixe (4).

1578. Le droit de timbre des récépissés, bulletins d'expédition ou autres pièces en tenant lieu, délivrés par les Compagnies de tramways pour les transports sur leurs réseaux en grande ou en petite vitesse est réduit, y compris le droit de la décharge donnée par le destinataire, à 0 fr. 10 par chaque expédition. Sont applicables à ces récépissés les dispositions du deuxième paragraphe de l'article 1er de la loi du 30 mars 1872.

---

(1) D. 16 juillet 1907. art. 71.
(2) *Ibid.*
(3) L. 11 juin 1880, art. 34.
(4) L. 26 janvier 1892, art. 28.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits d'octroi. — 1579. En vertu de l'article 13 du décret du 12 février 1870, pris en application de l'article 148 de la loi du 28 avril 1816, l'exemption des droits d'octroi est accordée aux matériaux employés par les voies ferrées destinées au commerce général et non au commerce local.

Il résulte de ce principe que les tramways se partagent en deux classes.

1580. Ne peuvent bénéficier de l'exemption les lignes établies sur diverses voies publiques d'une ville, et ne constituant qu'une industrie purement locale pour les transports à l'intérieur de cette ville (1); il en est ainsi même si quelques lignes franchissent les limites de la ville sans franchir celles de l'octroi (2), ou si le prolongement extérieur est peu important par rapport à l'ensemble du réseau (3); il en est encore ainsi d'une ligne concédée en même temps que d'autres lignes d'intérêt départemental, s'il résulte de la déclaration d'utilité publique et de la nature des besoins à satisfaire que l'on se trouve en présence d'une ligne à caractère purement urbain (4).

1581. Bénéficient au contraire de l'exemption les lignes qui s'étendent sur plusieurs communes et les font communiquer entre elles (5). Cette exemption s'étend aux matériaux destinés aux usines et remises envisagés comme des accessoires de la ligne considérée dans son ensemble. La jurisprudence exempte même des droits les fourrages destinés aux chevaux des tramways.

Redevances. — 1582. Les tramways peuvent-ils être assujettis à des redevances ou droits de stationnement au profit de l'Etat, des départements ou des communes?

Après le vote de la loi du 11 juin 1880, le ministre

---

(1) Cass. civ. 12 novembre 1877; Cass. req. 20 novembre 1894.
(2) Cass. req. 3 février 1904.
(3) C. d'Ét. cont. 21 novembre 1903.
(4) C. d'Ét. cont. 2 juillet 1909.
(5) Cass. civ. 19 janvier 1898; Cass. req. 11 juillet 1906; Cass. civ. 3 janvier 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des Finances consultait le Conseil d'Etat sur la question de savoir s'il y avait lieu d'imposer aux tramways empruntant le domaine public national des redevances au profit de l'Etat.

Le Conseil d'Etat émit l'avis de principe suivant (1) : « L'examen des dispositions de la loi du 11 juin 1880, envisagées dans leur ensemble et dans leur esprit, a conduit le Conseil à reconnaître que, pour l'établissement des tramways, rien n'oblige l'Etat à exiger une semblable redevance, comme il le fait dans les autres cas d'occupation temporaire du domaine public. Il s'agit, en effet, d'une véritable concession dont les conditions ont été réglées par le législateur. » Cet avis rappelle que c'est le législateur lui-même qui a affecté les routes à ce service, dans un intérêt supérieur et pour donner au public de nouvelles garanties de circulation, et qu'il a accordé aux tramways des avantages spéciaux (subventions d'Etat, exemption de l'impôt des prestations), que ce serait donc aller contre l'esprit de la loi de leur reprendre, sous forme de redevances, une partie des avantages que la loi a voulu leur accorder.

1583. Lorsqu'il s'agit de redevances au profit des départements et communes, l'article 34, § 2, de la loi du 11 juin 1880 dispose qu'il n'en peut être perçu que lorsqu'elles ont été expressément prévues dans l'acte de concession. La portée de cette disposition paraît s'étendre, à tous les départements et communes traversés par la ligne. La jurisprudence dispose cependant qu'elle ne s'applique qu'aux départements et communes qui ont traité avec la Compagnie soit pour la concession, soit pour la rétrocession du chemin de fer (2).

---

(1) C. d'Et. Trav. Publ. 21-28 décembre 1882; id., 19 janvier 1887 et 25 juin 1895.

(2) Cass. 5 février 1902.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 5. — *Charges sociales.*

Nous n'avons rien à ajouter à ce qui a été dit pour les chemins de fer d'intérêt local, en ce qui concerne les retraites et la réglementation du travail.

a) *Repos hebdomadaire.* — 1584. —Il résulte des travaux préparatoires de la loi du 13 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire qu'elle est applicable aux entreprises de tramways, alors qu'aux termes de l'article 17, elle ne l'est pas aux chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt local. La Cour de cassation, en cassant un jugement de simple police qui avait, à ce propos, distingué les conducteurs, wattmen et receveurs, qu'il assimilait aux employés de chemins de fer, des autres employés de tramways, a décidé que la loi de 1906 s'applique sans distinction à tous les employés des entreprises de transport par terre, autres que les chemins de fer (1).

Deux circulaires ministérielles des 22 mai et 12 juin 1907, tout en posant un principe inverse, celui de l'assimilation aux chemins de fer, pour les tramways qui assurent un service de petite vitesse, ont d'ailleurs prescrit aux préfets d'inviter les Compagnies de tramways à accorder à leurs agents, dans des conditions compatibles avec les nécessités de leur exploitation, un régime de repos périodiques équivalent à celui de la loi du 13 juillet 1906.

b) *Clauses relatives au minimum de salaire et à la durée du travail.* — 1585. Un certain nombre de municipalités, à l'occasion de concessions de voies ferrées urbaines ont manifesté l'intention d'imposer aux concessionnaires des conditions assurant à leurs agents un salaire journalier ou mensuel minimum, une durée de travail journalier maximum. Le Conseil d'Etat appelé à examiner des clauses

---

(1) Cass. crim. 17 mai 1907; D. 1908.1.317.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de cette nature, à l'occasion de la déclaration d'utilité publique du Métropolitain, émit l'avis que les deux clauses devaient être écartées, la première comme portant atteinte à la liberté des conventions entre patrons et ouvriers, la seconde comme n'étant pas de nature contractuelle et pouvant être remplacée par des règlements généraux sur la sécurité, pour ceux des agents de tramways dont le service intéresse la sécurité.

Le Parlement adopta cette thèse en décidant, par la loi du 30 mars 1898, que les clauses critiquées devaient être supprimées.

1586. Cette jurisprudence a été abandonnée depuis que les décrets du 10 août 1899 ont imposé l'obligation d'introduire dans les cahiers des charges des entreprises de travaux publics des clauses de la même nature. Aussi des dispositions relatives au salaire minimum, au commissionnement, à la durée du travail ont-elles été insérées dans les cahiers des charges d'un certain nombre de tramways (1), particulièrement à Paris, et dans celui du chemin de fer Nord-Sud (2).

---

(1) D. 30 avril 1900, Cie gén. parisienne de tramways.
(2) L. 3 janvier 1904.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE IV

VOIES FERRÉES MÉTROPOLITAINES DE PARIS

Nous avons cru utile de consacrer un chapitre spécial aux voies ferrées métropolitaines de la ville de Paris, (chemin de fer métropolitain, chemin de fer Nord-Sud), tant en raison de l'importance exceptionnelle de ces entreprises qu'en raison des particularités que présente leur régime administratif et financier.

SECTION PREMIÈRE

CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN

1587. Par une convention en date du 9 juillet 1897, approuvée par la loi déclarative d'utilité publique du 30 mars 1898, la ville de Paris concède à la Société générale de traction l'établissement et l'exploitation, dans Paris, d'un chemin de fer métropolitain à traction électrique, destiné au transport des voyageurs et de leurs bagages à la main.

1588. Le réseau concédé comprend 7 fractions dont 6 sont déclarées d'utilité publique par la loi approbative ; la septième comprend 3 lignes, de la place Walhubert au quai Conti, du Palais-Royal à la place du Danube et d'Auteuil à l'Opéra qui ne sont concédées qu'éventuellement. Les lignes concédées sont énumérées à l'article 5 de la convention.

La ville de Paris exécute elle-même les travaux de l'infrastructure, c'est-à-dire les travaux souterrains, tranchées, viaducs nécessaires à l'établissement de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plate-forme du chemin de fer et au rétablissement des voies publiques empruntées. La Ville paie également les quais de voyageurs dans les stations. Toutes les autres dépenses sont à la charge du concessionnaire (1). Les projets d'exécution sont communiqués au concessionnaire qui a un mois pour produire ses observations. Les dispositions approuvées par le préfet de la Seine sont seules obligatoires pour la ville de Paris (2).

L'exécution des travaux est soumise au contrôle et à la surveillance du préfet de la Seine, sous l'autorité du ministre des Travaux publics (3).

Le concessionnaire est tenu de faire, à toute époque, les installations qui seraient reconnues nécessaires par les ingénieurs de la Ville, pour assurer la ventilation des souterrains (4).

Tous les frais d'entretien et de réparation sont à la charge du concessionnaire (5).

La Ville s'engage à livrer au concessionnaire l'infrastructure des lignes dans des délais maxima fixés à l'article 5 de la convention.

1589. Au point de vue de la durée de la concession, l'article 16 du cahier des charges divise les lignes concédées en 3 réseaux. Pour chaque réseau, la concession partira de la réception de la dernière fraction du réseau et se terminera 35 ans après cette date. Le concessionnaire restera, cependant, en possession de l'exploitation de l'ensemble des réseaux jusqu'au jour de la remise du dernier réseau, mais il versera alors à la Ville une redevance annuelle de location s'élevant à 45,000 francs par kilomètre de double voie ayant fait retour à celle-ci en vertu des dispositions précédentes.

---

(1) Art. 4 de la Convention.
(2) Art. 7 de la Convention.
(3) Art. 11 *ter* du cahier des charges.
(4) Même article.
(5) Art. 12 du cahier des charges.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1590. Le concessionnaire est responsable de tous dommages et accidents résultant de l'exploitation (1).

Il est tenu de mettre en marche, chaque jour, dans chaque sens, un nombre minimum de 135 trains comprenant au minimum 100 places chacun (2); sauf autorisation du préfet, la vitesse de marche ne doit pas dépasser 36 kilomètres à l'heure (3).

Le tarif maximum est de 0 fr. 25 par billet de 1re classe, 0 fr. 15 par billet de 2e classe, 0 fr. 20 par billet d'aller et retour de 2e classe utilisé, à l'aller, dans un train mis en marche avant 9 heures du matin, 0 fr. 05 par enfant des écoles communales voyageant avec d'autres élèves accompagnés d'un maître (4).

1591. Le concessionnaire doit payer à la ville de Paris (5) une redevance de 0 fr. 05 par billet de 2e classe à 0 fr. 15 ou d'aller et retour à 0 fr. 20; 0 fr. 10 par billet de 1re classe à 0 fr. 25.

Si le nombre des voyageurs transportés annuellement dépasse 140,000,000, la Ville a droit à un prélèvement supplémentaire croissant de 1 à 5 millimes par voyageur, en même temps que le nombre de voyageurs transportés passe de 140,000,000 à 190,000,000.

Au-delà de 190,000,000, chiffre aujourd'hui dépassé, le prélèvement par voyageur en excédent reste fixé à 0 fr. 055 par billet de 2e classe à 0 fr. 15 (billet simple) ou à 0 fr. 20 (aller et retour), et 0 fr. 105 par billet de 1re classe à 0 fr. 25.

1592. La convention primitive imposait à la Compagnie un certain nombre de clauses ouvrières relatives à un minimum de salaires (5 francs par jour), à un maximum de la durée journalière de travail (10 heures), au régime

---

(1) Art. 11 de la Convention.
(2) Art. 14 du cahier des charges.
(3) Art. 15 du cahier des charges.
(4) Art. 23 du cahier des charges.
(5) Art. 19 de la Convention.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des congés, des secours de maladie, au commissionnement des employés et au régime des retraites (1).

La loi du 30 mars 1898 n'a pas sanctionné les deux premières de ces clauses, pour les raisons indiquées plus haut (2).

1593. Le rachat de la concession du Métropolitain est prévu, à l'article 19 du cahier des charges, dans des conditions spéciales, devenues sans intérêt, au cas de rachat avant le 31 mai 1910 et, en dehors de cette hypothèse non réalisée, dans des conditions analogues à celles des chemins de fer d'intérêt général.

1594. Un décret du 19 avril 1899 a approuvé la substitution à la Compagnie générale de traction de la Compagnie du chemin de fer métropolitain.

1595. La concession primitive s'est accrue, depuis l'origine, par la concession d'un certain nombre de lignes nouvelles ou prolongements de lignes. C'est ainsi que la loi du 22 avril 1902 a déclaré d'utilité publique la ligne du Palais-Royal à la place du Danube et la loi du 6 avril 1903, la ligne d'Auteuil à l'Opéra. En outre, deux lois du 23 février 1907 ont prononcé la déclaration d'utilité publique d'un embranchement de la ligne n° 7 sur la porte de La Villette et d'un embranchement de la ligne n° 3 sur la porte de Champerret.

Enfin, un embranchement de la ligne circulaire sud, entre le Trocadéro et la porte de Saint-Cloud a été déclaré d'utilité publique par une loi du 31 juillet 1909.

1596. Malgré ces adjonctions, le Conseil municipal estima utile d'étudier tout un réseau complémentaire dont il décida, par délibérations des 23-27 décembre 1907, de poursuivre la déclaration d'utilité publique et la concession à la Compagnie du chemin de fer métropolitain.

Ce réseau comprend 9 lignes concédées à titre définitif et 5 à titre éventuel. Une convention passée entre la Com-

---

(1) Art. 16 et 17 de la Convention.
(2) V. *supra*, n° 1585.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnie du métropolitain et la ville de Paris à ce sujet et qui porte, dans son dernier texte, la date du 19 juin 1909, dispose que la concession est faite aux conditions des conventions et cahier des charges annexés à la loi du 30 mars 1898. Pour l'application de l'article 16 du cahier des charges, les lignes concédées sont rangées dans le troisième réseau.

1597. La ville de Paris a profité de la circonstance pour imposer au chemin de fer métropolitain l'obligation d'échanger gratuitement la correspondance avec le chemin de fer d'intérêt local de Montmartre à Montparnasse (Nord-Sud), obligation qui n'avait été imposée qu'à cette dernière Compagnie, au moment de la concession (1).

Pour compenser l'avantage que celle-ci retire du régime de réciprocité, en raison de la plus grande étendue du réseau du chemin de fer métropolitain, elle s'est engagée à verser à la ville de Paris une redevance supplémentaire de 200,000 fr. dont 150,000 seront reversés par la Ville à la Compagnie du chemin de fer métropolitain. Comme compensation à l'institution de la correspondance, celle-ci obtient en outre que les chiffres de 140 et 190 millions de voyageurs qui déterminent les limites inférieure et supérieure d'accroissement de la redevance annuelle à payer à la ville de Paris, par voyageur transporté, soient remplacés respectivement par les chiffres de 200 et 250 millions.

1598. La concession du réseau complémentaire a été approuvée par une loi du 30 mars 1910 qui a ratifié en même temps une convention particulière intervenue, le 29 octobre 1907, entre la Ville et la Compagnie du chemin de fer métropolitain, au sujet de l'interprétation à donner à l'article 17 du cahier des charges : « A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, la ville de Paris sera

(1) Les dispositions relatives à l'échange de la correspondance ont été approuvées par le conseil municipal le 28 mai 1909 et par le Parlement dans la loi du 31 juillet 1909 citée plus haut.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

subrogée à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, notamment les usines destinées à la production de l'énergie électrique... »

La Ville estimait que cet article imposait au concessionnaire l'obligation de construire à ses frais toutes les usines qui seront nécessaires pour la production de l'énergie électrique suffisant à toute époque aux besoins de l'exploitation du réseau. La Compagnie soutenait que l'article 17, en rangeant les usines productrices parmi les dépendances immobilières de la voie ne faisait que définir le régime applicable aux usines, s'il en était construit, mais n'en imposait pas la construction, la Compagnie étant libre de se procurer l'énergie par le procédé qui lui paraît le plus avantageux; subsidiairement, que l'obligation de construire ne saurait aller au delà de l'usine nécessaire pour assurer le service minimum prévu à l'article 14 du cahier des charges; ce serait seulement en fin de concession que l'on pourrait examiner de quelles sommes ou de quelles prestations la Compagnie serait débitrice.

L'accord intervenu entre les deux parties décide que la Compagnie est tenue de produire, elle-même, pendant toute la concession, l'électricité qui lui est nécessaire jusqu'à concurrence de 14,400 kilowatts; en fin de concession, elle doit assurer gratuitement à la ville de Paris, soit une usine capable de fournir tout le supplément de force nécessaire, soit toute autre prestation jugée préférable par la Ville pour le service du métropolitain.

1599. Au point de vue administratif, le métropolitain est un chemin de fer d'intérêt local. Ses rails n'empruntant en aucun endroit le sol des voies publiques, il ne devrait pas être soumis aux dispositions du décret du 6 août 1881, modifié par celui du 16 juillet 1907, sur les tramways. Mais le conseil municipal a considéré que, malgré sa définition légale, le chemin de fer métropolitain se rapprochait davantage, en fait, des conditions d'établissement et d'exploitation des tramways urbains : absence de subvention financière de l'État, traction électrique, service intensif, limité au transport des voyageurs, et il a désiré adopter

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour cette entreprise le cahier des charges des tramways; l'administration a jugé utile de préciser, dans la loi du 30 mars 1898, que le chemin de fer métropolitain était soumis aux dispositions du décret de 1881 (aujourd'hui 16 juillet 1907). Il reste, d'ailleurs, également soumis aux dispositions de l'ordonnance de 1846-1901.

SECTION II

CHEMIN DE FER NORD-SUD

1600. Le chemin de fer d'intérêt local souterrain de Montmartre à Montparnasse (aujourd'hui chemin de fer électrique nord-sud de Paris), a été concédé par la ville de Paris à MM. Berlier et Janicot, conformément aux clauses d'une convention du 31 janvier 1904, passée entre le préfet de la Seine et les concessionnaires. La loi du 3 avril 1905 approuva la convention et déclara d'utilité publique la ligne de Montmartre à Montparnasse définitivement concédée, en prenant acte de la concession éventuelle des prolongements de la gare Saint-Lazare à la Porte de Saint-Ouen et de la gare Montparnasse à la Porte de Versailles (1).

1601. Le régime administratif et les conditions financières de la concession du Nord-Sud sont très différents de ceux du métropolitain. Pour le chemin de fer Nord-Sud, nous n'avons plus à signaler cette anomalie d'un chemin de fer d'intérêt local concédé avec un cahier des charges de tramway. Le cahier des charges annexé à la Convention du 31 janvier 1904 est en effet établi suivant le cadre du cahier des charges-type des chemins de fer d'intérêt local, et le décret du 6 août 1881 (remplacé par celui du 16 juil-

(1) Un décret du 26 mars 1907 a approuvé la substitution à MM. Berlier et Janicot de la Société anonyme du chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

let 1907) sur les tramways, n'étant pas visé dans la loi du 3 avril 1905, n'est pas applicable au chemin de fer Nord-Sud.

1602. Les conditions techniques de construction et d'exploitation sont tout à fait analogues à celles du métropolitain, sauf que le nombre minimum des trains journaliers dans chaque sens est de 250 au lieu de 135; les tarifs sont identiques. Des dispositions supplémentaires prévoient les conditions dans lesquelles des lignes souterraines d'embranchement ou de prolongement seront admises à utiliser les voies du chemin de fer Nord-Sud ou à faire gare commune avec lui (1), lui imposent l'établissement de communications souterraines avec les stations voisines du métropolitain (2) et la construction d'ascenseurs lorsque la différence de niveau entre le sol de la voie publique et le quai dépassera 12 mètres (3).

Enfin l'article 41 du cahier des charges dispose que « les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement les voyageurs en provenance soit du chemin de fer métropolitain, soit de toute autre ligne de chemin de fer souterrain ultérieurement concédée, construite ou autorisée par la ville de Paris lorsque les communications souterraines auront été établies entre les stations et lorsque le chemin de fer métropolitain ou le nouveau chemin de fer souterrain accordera le même traitement aux voyageurs de la ligne objet de la présente concession ».

1603. La durée de la concession est fixée par l'article 34 du cahier des charges qui dispose que la date d'expiration sera la même que celle de la concession du troisième réseau du chemin de fer métropolitain, telle qu'elle est déterminée par l'article 16 du cahier des charges annexé à la loi du 30 mars 1898 (4).

---

(1) Art. 60 du cahier des charges.
(2) Art. 6 de la Convention.
(3) Art. 5 de la Convention.
(4) C'est-à-dire 35 ans après la réception de la dernière fraction de ce réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Ville peut exercer, dans les conditions ordinaires, le droit de rachat de la concession; elle peut aussi, pour replacer le Nord-Sud sous le même régime que le métropolitain, se borner à racheter l'infrastructure (1). Dans ce cas, le prix de rachat serait fixé par une commission arbitrale fonctionnant dans les conditions prévues par l'article 11, paragraphe 3, de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local; le concessionnaire continuerait l'exploitation dans les mêmes conditions de redevance à la Ville que le chemin de fer métropolitain.

1604. Les difficultés qui s'étaient élevées entre la Ville et ce dernier chemin de fer, en ce qui concerne l'obligation de construire des usines productrices d'énergie électrique, ont provoqué l'insertion dans les actes de concession de dispositions spéciales à cet égard. Les concessionnaires sont autorisés à acheter à l'industrie privée l'énergie électrique dont ils ont besoin, sous réserve que les clauses des contrats à passer à cet effet, relatives au fonctionnement du service, à la durée et aux conditions de résiliation, seront soumises à l'approbation de l'Administration (2). Il est d'ailleurs spécifié qu'en fin de concession le droit de reprise du chemin de fer et de ses dépendances, lesquelles comprennent les installations établies en vue de la production de l'énergie électrique, ne s'étend pas aux usines privées auxquelles les concessionnaires auront été autorisés à acheter du courant (3).

1605. Au point de vue de la combinaison financière, le régime du chemin de fer électrique Nord-Sud est très différent de celui du métropolitain. Tandis que, pour ce dernier, c'est la Ville qui exécute les travaux d'infrastructure et qui en supporte la dépense, c'est la Compagnie concessionnaire du Nord-Sud qui construit à ses frais. Par contre, les redevances que paie cette

(1) Art. 36 du cahier des charges.
(2) Art. 7 de la Convention.
(3) Art. 35 du cahier des charges.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnie sont beaucoup moins élevées que celles du métropolitain. Elles sont fixées à 0 fr. 01 par billet de 0 fr. 15, 0 fr. 20 et 0 fr. 25 jusqu'à concurrence de 30 millions de voyageurs. A partir et au delà de 30 millions de voyageurs, elle est de 0 fr. 02 par billet de 0 fr. 15, 0 fr. 20 et de 0 fr. 025 par billet de 0 fr. 25. Les concessionnaires paient en outre 50 0/0 du produit net de la publicité (1). L'article 12 de la convention impose à la Compagnie une contribution spéciale aux dépenses de percement du boulevard Raspail

1606 Les clauses ouvrières applicables au Nord-Sud sont celles qui figuraient dans la convention primitive du Métropolitain, le législateur n'ayant pas maintenu son opposition aux stipulations qui concernaient le salaire minimum et la durée maximum de travail par jour (2).

1607. Postérieurement à la concession primitive, une loi du 19 juillet 1906 a déclaré d'utilité publique les deux prolongements de la gare Saint-Lazare à la porte de Saint-Ouen et de la gare Montparnasse à la porte de Versailles qui avaient fait l'objet d'une concession éventuelle dans la convention du 31 janvier 1904 et d'un avenant en date du 19 juin 1905. Deux modifications de tracé, l'un entre la place de la Concorde et la gare Saint-Lazare et l'autre entre la place de la Trinité et la place des Abbesses, firent l'objet d'avenants en date des 5 juillet 1906 et 20 novembre 1906 approuvés par lois des 19 juillet 1906 et 26 février 1907.

1608. La ville de Paris ayant reconnu nécessaire, dans l'intérêt du métropolitain, d'intervertir, entre l'église Saint-Germain-des-Prés et la gare Montparnasse, le tracé de la ligne n° 4 (métropolitain) et celui du chemin de fer Nord-Sud, ce dernier consentit à l'interversion, moyennant un certain nombre de compensations énumérées dans la con-

(1) Art. 13 de la Convention.
(2) V. *supra*, n°s 1585 et 1592.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vention du 10 mai 1907 approuvée par la loi du 10 avril 1908. Les avantages obtenus par le Nord-Sud sont :

1° L'élévation à 54 millions du chiffre de voyageurs à partir duquel la redevance de 0 fr. 01 due à la ville de Paris, par billet, doit être augmentée;

2° La renonciation de la ville aux 50 0/0 du produit de la publicité;

3° La concession immédiate d'un embranchement de la place des Abbesses à la place Jules-Joffrin et éventuellement du prolongement de cette ligne jusqu'à la porte de la Chapelle.

1609. Une loi du 11 juin 1909 a déclaré d'utilité publique un embranchement du lieu dit la Fourche à la porte de Clichy, concédé au chemin de fer Nord-Sud par la Convention du 26 décembre 1908, qui porte de 54,000,000 à 65,000,000 le nombre des voyageurs donnant lieu à l'augmentation de la redevance due à la Ville, par billet.

1610. Enfin nous rappelons que la loi du 30 mars 1910 a ratifié la combinaison par laquelle le chemin de fer métropolitain accepte l'échange gratuit des correspondances avec le Nord-Sud, qui verse à cet effet à la ville de Paris une soulte annuelle de 200,000 francs. La convention du 19 juin 1909, passée à cet effet avec le chemin de fer Nord-Sud, prolonge d'environ 4 ans la durée de la concession et en fixe le terme au 30 juin 1950, étant entendu que, dans le cas où la Ville exercerait son droit de rachat, l'annuité serait limitée pour les 4 dernières années à une annuité représentative des charges de capital.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE III

VOIES FERRÉES DIVERSES

CHAPITRE PREMIER

VOIES FERRÉES DES QUAIS DES PORTS

1611. Les voies ferrées dont il est question dans le présent chapitre sont celles qui ont pour objet de desservir les quais des ports maritimes ou des ports fluviaux et de les relier aux chemins de fer voisins, de manière à faciliter le transbordement, — de bateau à wagon ou inversement, — des marchandises qui ont à effectuer un parcours mixte, par fer et par eau.

Dans certains ports de mer, les voies ferrées atteignent un développement considérable, comprenant des embranchements spéciaux pour les transbordements de voyageurs et ceux de marchandises, et quelquefois même de véritables gares de triage pour le service du port.

Le régime des voies ferrées des ports de mer étant, à quelques détails près, le même que celui des ports fluviaux, nous étudierons en même temps ce qui a trait aux deux espèces de voies.

§ 1. — *Caractère et régime des voies des quais.*

1612. Les voies ferrées des quais, étant établies sur les dépendances du domaine public, rentrent dans celles dont le régime est défini par l'article 26 de la loi du 11 juin 1880,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sur les chemins de fer d'intérêt local et tramways, ainsi conçu :

« Il peut être établi sur les voies dépendant du domaine public de l'État, des départements ou des communes, des tramways ou voies ferrées, à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques. »

Ces voies sont, d'après cet article, soumises aux dispositions du chapitre II de la loi de 1880, qui concernent spécialement les tramways.

1613. L'assimilation des voies des quais aux tramways avait été, antérieurement à la loi de 1880, admise dans quelques espèces par le Conseil d'État.

Le Comité consultatif des chemins de fer avait émis un avis analogue, en date du 19 mars 1879, à l'occasion d'un tarif applicable aux transports sur les voies des quais du port du Havre. L'exploitation de ces voies ferrées avait été jusqu'alors considérée comme un service de camionnage et les tarifs correspondants avaient été approuvés par de simples décisions ministérielles, en vertu de l'article 52 du cahier des charges.

Le Comité fit remarquer que cette manière de procéder, acceptable lorsque les voies posées sur les quais n'avaient que peu d'importance, n'était plus admissible dans les grands ports où ces voies constituent un véritable réseau ferré, dont l'exploitation ne ressemble en rien au service du camionnage prévu par le cahier des charges de 1857 et modifie gravement les habitudes du public et l'usage des quais; il concluait :

« Qu'en raison de l'importance des intérêts engagés et des dépenses effectuées par les compagnies, il y a lieu de soumettre les projets présentés par elles, à des accords, et d'en faire déclarer l'utilité publique par des décrets rendus en Conseil d'État;

« Que, d'ailleurs, la jurisprudence a établi la nécessité de procéder de cette manière dans plusieurs cas analogues, et notamment pour l'établissement de grues, d'estacades, etc., sur les quais des ports, *de même que pour l'établissement de tramways sur les voies publiques.* »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1614. Au cours de la discussion de la loi du 11 juin 1880, M. de Freycinet, ministre des Travaux publics, déclarait explicitement, dans la séance du 23 février 1879, que la loi en discussion devait s'appliquer aux voies ferrées des quais (1).

L'assimilation du régime des voies des quais à celui des tramways a été confirmée, après la promulgation de la loi de 1880, par les avis du Conseil d'État, en date des 17 mai 1881 et 17 mars 1882 et par un arrêt du Conseil d'État statuant au contentieux en date du 14 juin 1901 (2).

1615. Cette assimilation n'est pas sans soulever, dans l'application, des difficultés sérieuses.

Afin d'assurer, dans des conditions satisfaisantes, la continuité des transports et de permettre une exploitation convenable, on a été amené à choisir, dans chaque port, pour concessionnaire des voies des quais, le concessionnaire du chemin de fer d'intérêt général ou d'intérêt local qui dessert le port considéré.

Exceptionnellement, la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille était concessionnaire d'un réseau de voies ferrées, en vertu du cahier des charges de sa concession. Cette situation spéciale a disparu, à la suite de l'incorporation du réseau des Docks dans celui de la Compagnie P.-L.-M., réalisée par les décrets en date des 9 avril 1903 et 23 mai 1908.

Or les grandes Compagnies, concessionnaires de la presque totalité des voies ferrées des ports, sont liées à

---

(1) « Il y a une grande variété de voies ferrées établies sur les voies publiques. Ainsi, au moment où je parle, se présente à mon esprit, le souvenir d'une espèce de voies, celles qui existent dans les ports, qu'on appelle « voies de quais », qui servent à la circulation autour des bassins, et sur lesquelles viennent passer les wagons de chemins de fer. Cependant, pour la création de ces voies, il n'y a aucune espèce d'expropriation; elles sont complètement soumises, à ce point de vue, au régime des tramways. »

(2) « Considérant que les voies ferrées des quais de Bordeaux sont établies sur les dépendances du domaine public maritime; qu'elles rentrent donc dans les prévisions de l'article 26, ci-dessus visé, de la loi du 11 juin 1880, et que, par suite, les dispositions de l'article 2 de cette loi leur sont applicables ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'État par des conventions financières spéciales, établies sur des bases toutes différentes de celles sur lesquelles repose l'allocation des subventions aux entreprises de tramways (1).

1616. L'assimilation des voies des quais aux tramways devient de moins en moins logique à mesure que se développent les voies ferrées des ports, qu'il ne s'agit plus seulement de quelques rails posés sur des quais restant accessibles à la circulation générale, mais qu'on se trouve en présence d'un véritable réseau de chemins de fer, muni de clôtures, ayant des embranchements de plusieurs kilomètres de longueur, des gares de triage isolées des terre-pleins du port, et dont l'établissement nécessite des acquisitions particulières de terrains et la construction d'ouvrages d'art spéciaux.

C'est le cas des nouvelles voies ferrées des quais du port de Dunkerque, qui viennent d'être récemment concédées à la Compagnie du Nord, et pour lesquelles l'État a pris à sa charge les acquisitions de terrains, la construction de la plate-forme et des ouvrages d'art spéciaux. (2) Il faut voir dans l'exécution, par l'État, des travaux ainsi définis un mode de subvention spécial.

1617. Le projet de loi sur les voies ferrées d'intérêt local, voté par la Chambre des députes et soumis actuellement à l'examen du Sénat, fait cesser la situation anormale que nous venons de signaler. Son article 45 prévoit que les voies ferrées des quais, exception faite de celles qui ont le caractère d'embranchement particulier, pourront être soumises à deux régimes différents :

Ou bien elles seront soumises, au point de vue de la concession et du régime financier, aux mêmes règles que

(1) Ces subventions ne peuvent être allouées que lorsqu'il y a, à la fois, transport de voyageurs et de marchandises, jusqu'à concurrence des subventions accordées par les localités, départements et communes, et dans la limite des insuffisances du produit brut, de manière à couvrir les dépenses d'exploitation, augmentées de l'intérêt à 5 0/0 des frais d'établissement.

(2) D. 26 juin 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les lignes d'intérêt général ou d'intérêt local dont elles sont les annexes, et sous la réserve qu'elles pourront toujours être rachetées indépendamment du réseau auquel elles se rattachent;

Ou bien, si ces voies ferrées ne constituent pas une dépendance des lignes aboutissant à ce port, elles pourront être établies ou concédées par l'État, suivant la procédure adoptée pour les autres parties de l'outillage du port.

Dans tous les cas, leur établissement sera déclaré d'utilité publique, par décret délibéré en Conseil d'État.

§ 2. — *Construction et exploitation.*

1618. Les voies ferrées qui desservent les ports, appartenant au domaine public national, sont concédées par l'État. La déclaration d'utilité publique est prononcée après enquête, dans les formes prévues au décret du 18 mai 1881 relatif aux tramways, par un décret en la forme de règlement d'administration publique, par application de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880.

1619. Suivant quelles règles s'effectue l'imputation des dépenses nécessitées par l'établissement de ces voies ferrées, qui sont concédées aux Compagnies en vertu d'un cahier des charges distinct de celui qui régit leur concession principale?

La jurisprudence du Conseil d'État a admis que la pose de ces voies ferrées pouvait être considérée comme une conséquence de l'augmentation du trafic du réseau principal, et que la dépense correspondante pouvait, à ce titre, être portée au compte des travaux complémentaires de premier établissement du réseau principal.

Le Conseil d'État, qui avait accepté ce mode d'imputation dans plusieurs espèces antérieures à la loi du 11 juin 1880, a reconnu, par un avis du 17 mai 1881, qu'il était encore régulier depuis l'assimilation des voies de quai aux tramways.

« ...Considérant que l'assimilation aux tramways ne fait pas obstacle à ce que la Compagnie soit autorisée,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par un décret spécial, à imputer les dépenses qui seront faites pour l'établissement des voies ferrées des quais de Bordeaux, sur le compte des travaux complémentaires, prévu par l'article 8 de la Convention du 14 décembre 1875;

« Qu'en fait, l'énumération faite dans cet article n'est pas limitative, mais simplement énonciative, et que ses termes permettent de considérer comme travaux complémentaires de premier établissement, tous ceux que le Gouvernement reconnaît utiles pour l'accomplissement des obligations imposées à la Compagnie, et pour l'amélioration de son service... ;

« Que l'établissement de ces voies ferrées sur les quais facilitera le service, et que, dès lors, les dépenses à faire, tant pour le premier établissement que pour l'exploitation desdites voies, doivent être imputées sur les comptes de la Compagnie, les unes à l'établissement, les autres à l'exploitation. »

1620. L'exploitation des voies ferrées des quais est réglementée par des arrêtés préfectoraux.

Pour les ports maritimes, une circulaire ministérielle du 23 avril 1888 a adressé aux préfets un règlement-type, qui prévoit le mode de traction, les dispositions de police, les mesures à prendre pour la protection du public, pour l'éclairage des trains pendant la nuit, le stationnement des wagons, etc.

La partie de ces voies ferrées comprise entre clôtures n'est pas soumise aux dispositions spéciales de ce règlement.

En outre, les détails d'exécution du service sont soumis, dans chaque port, à des arrêtés spéciaux qui tiennent compte des nécessités de l'exploitation et des besoins du commerce, de la circulation et de la navigation.

1621. Un arrêté de cette espèce, pris par le préfet de la Gironde pour le port de Bordeaux, fut déféré au Conseil d'État par la ville de Bordeaux. Celle-ci soutenait que l'arrêté avait été pris dans l'intérêt particulier de la Compagnie du Midi, que son application apportait une en-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

trave au mouvement du camionnage et de la batellerie, et qu'il était enfin entaché d'irrégularité, pour avoir été pris sans consultation préalable du conseil municipal.

Le Conseil d'État débouta la ville de sa demande et déclara que la consultation du conseil municipal n'était obligatoire que pour une *concession* de voie ferrée (1).

§ 3. — *Contrôle.*

1622. Le contrôle des voies ferrées des ports maritimes ou fluviaux est, aux termes du décret du 30 mai 1895, confié, sous l'autorité du directeur du contrôle du réseau d'intérêt général, aux ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés du service de ces ports.

En principe, ce service spécial de contrôle a dans ses attributions la surveillance des raccordements qui relient les voies des quais au réseau d'intérêt général; au contraire, lorsqu'aux voies ferrées des quais est accolée une gare de débord affectée aux opérations que la Compagnie effectue en vertu du cahier des charges de sa concession principale, le contrôle des opérations de cette gare et celui de l'embranchement reliant à la fois le port et la gare à la ligne du chemin de fer appartient au service de contrôle du réseau principal.

1623. L'arrêté ministériel du 29 avril 1897 précise que, dans chaque port, sous les ordres de l'ingénieur en chef du port, le contrôle de l'exploitation technique et le contrôle de la voie et des bâtiments sont exercés par l'ingénieur ordinaire du port, et le contrôle commercial, par l'inspecteur de l'exploitation commerciale.

Le rôle des commissaires de surveillance administrative est dévolu, dans les limites du port, aux officiers du port.

---

(1) C. d'Ét. cont. 14 juin 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1624. Par exception, le contrôle des voies ferrées des quais dans les ports situés dans le ressort de la préfecture de police est exercé non par les officiers de port, mais par les inspecteurs de la navigation de la Seine.

1625. Nous rappelons que les services de contrôle des ports doivent être consultés par le directeur du contrôle commercial, sur les tarifs intéressant les transports à destination ou en provenance des ports de leur service.

§ 4. — *Raccordement des ports fluviaux aux chemins de fer.*

1626. Les grandes Compagnies ont presque toujours refusé de raccorder leurs réseaux aux voies navigables intérieures, se basant sur ce que l'obligation, pour elles, de desservir les ports fluviaux n'était pas inscrite dans leur cahier des charges.

Certains commentateurs (1) ont soutenu que la thèse des Compagnies n'était pas fondée, et que, d'ailleurs, le Gouvernement pouvait, par application de l'article 61 du cahier des charges, concéder à des tiers, au titre de l'intérêt général, les raccordements que les grandes compagnies refusaient d'établir. Cette solution n'eût pas été complète, car elle eût imposé au concessionnaire de l'embranchement l'obligation, très lourde, d'acquérir un matériel roulant important pour desservir une ligne très courte.

1627. Pour les lignes à concéder dans l'avenir, l'article 87 de la loi de finances du 13 avril 1898 a étendu le droit d'embranchement de l'article 62 du cahier des charges, qui ne visait que les propriétaires de mines ou usines aux propriétaires et concessionnaires de magasins généraux et aux concessionnaires de *l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure.*

La même disposition a été édictée pour les chemins de fer d'intérêt local, par le décret du 3 août 1898.

---

(1) V. *Bulletin de l'Office des Transports des Chambres de commerce du Sud-Est,* des 28 novembre 1903, 30 décembre 1905, 31 mars 1908, 23 juin 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1628. Pour les lignes concédées antérieurement à la loi de finances de 1898, M. Maruejouls, ministre des Travaux publics, déposa, le 26 octobre 1903, un projet de loi relatif au raccordement des voies ferrées avec les voies d'eau. Ce projet étendait purement et simplement aux anciennes concessions les dispositions que l'article 87 de la loi de 1898 imposait aux concessions à venir; il fut vivement combattu par les Compagnies de chemins de fer qui lui reprochaient de « modifier par acte d'autorité le contrat passé entre l'État et les Compagnies concessionnaires », et ne vint pas en discussion.

1629. Le 6 février 1908, M. Barthou déposait un second projet de loi qui différait du précédent sur deux points :

En premier lieu, il instituait une procédure simple pour la création des gares d'eau destinées à assurer l'accès des bateaux dans les gares de chemins de fer, situées à proximité immédiate des voies navigables.

En second lieu, après avoir reproduit la disposition du projet de loi de 1903 relative à l'extension de l'article 62, il comportait un article ainsi conçu :

« Il sera statué par le Conseil d'État, 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. »

1630. Le texte proposé par le Gouvernement, adopté par le Parlement, est devenu la loi du 3 décembre 1908 (1). Cette loi constitue une application intéressante des principes qui dominent la jurisprudence la plus récente du Conseil d'État, telle que nous l'avons exposée dans le chapitre relatif au pouvoir réglementaire.

On peut se demander seulement si l'indemnité, qui est visée au paragraphe 3 de la loi, ne doit couvrir que les dommages directs, tels que : remaniement des gares, des voies, dépréciation d'installations devenues sans objet,

(1) V. le commentaire de cette loi dans la circulaire ministérielle du 20 juillet 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ou également les dommages indirects résultant du détournement de trafic.

La question n'a d'ailleurs pas encore été soumise aux tribunaux, car il n'a été fait jusqu'ici qu'une application de la loi, pour le raccordement, de la Moselle canalisée et de la Compagnie de l'Est, à Pagny-sur-Moselle, dans une espèce où l'industriel concessionnaire et la Compagnie s'étaient mis d'accord à l'amiable (1).

---

(1) D. 5 janvier 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE II

CHEMINS DE FER INDUSTRIELS ET MINIERS

Les chemins de fer industriels et miniers présentent un trait commun : c'est qu'il est possible d'obtenir une déclaration d'utilité publique pour leur établissement, bien qu'ils soient destinés à servir principalement des intérêts privés.

Ils constituent donc un échelon intermédiaire entre les chemins de fer d'intérêt général ou local et les chemins de fer privés ou les embranchements particuliers.

SECTION PREMIÈRE

CHEMINS DE FER INDUSTRIELS

§ 1. — *Régime général.*

1631. Le régime des chemins de fer industriels n'est défini que par la pratique administrative. Deux articles de lois, seulement, mentionnent leur existence : en premier lieu, l'article 8 de la loi du 12 juillet 1865, qui décide que les chemins de fer « destinés à desservir les exploitations industrielles » sont soumis aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, sauf qu'ils bénéficient de la dispense des clôtures et des barrières au croisement des chemins peu fréquentés; en deuxième lieu, l'article 22 de la loi du 11 juin 1880 qui rappelle que la dispense des clôtures édictée en faveur des chemins de fer d'intérêt local, est également applicable « aux concessions des chemins de fer industriels destinés à desservir des exploitations particulières ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1632. Les chemins de fer industriels ont pour objet de relier plusieurs établissements ou usines entre eux, ou bien de les relier à des canaux, à des ports ou à des chemins de fer.

On range aussi dans cette catégorie les chemins de fer qui desservent des mines dans les mêmes conditions, lorsqu'ils ont été établis antérieurement à la loi du 27 juillet 1880 qui a modifié la loi du 21 avril 1810, sur le régime des mines, et créé, en faveur des chemins de fer miniers, une législation spéciale que nous étudierons plus loin.

1633. En accordant aux chemins de fer industriels le bénéfice de la déclaration d'utilité publique, qui permet à un particulier d'exproprier les terrains nécessaires à leur établissement, on apporte une double dérogation au principe du droit public français, qui réserve ce privilège à l'État, aux départements, aux communes ou à leurs concessionnaires, et qui ne le leur accorde que dans un intérêt public.

1634. Pour tourner la difficulté, la jurisprudence administrative a décidé que les particuliers qui établissent des chemins de fer industriels ne sont pas des propriétaires privés, mais de véritables concessionnaires; en second lieu, pour faire apparaître un intérêt public justifiant l'atteinte portée à la propriété privée par l'expropriation, on impose aux chemins de fer industriels l'obligation de faire un service public.

1635. Fréquemment, d'ailleurs, cette obligation figure d'une façon purement théorique au cahier des charges, et un article du projet de décret, qui déclare le chemin de fer d'utilité publique, dispose que : « Le chemin de fer concédé pourra, provisoirement, être exclusivement affecté aux transports des approvisionnements et produits des usines de la Société, le Gouvernement se réservant la faculté d'exiger ultérieurement, et dès que la nécessité en sera reconnue après enquête, l'établissement, soit d'un service de voyageurs, soit d'un service de voyageurs et de marchandises. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1636. Les chemins de fer industriels, constituant des lignes concédées d'intérêt général, font partie du domaine public national, puisque c'est au nom de l'État que la déclaration d'utilité publique est prononcée. Ils sont soumis, comme tels, à la loi du 15 juillet 1845 et au règlement du 15 novembre 1846 — 1er mars 1901 sur la police des chemins de fer.

1637. Ils deviennent en quelque sorte des annexes du réseau d'intérêt général, auquel ils aboutissent. Pour ce motif, le Conseil d'Etat, dans un avis, en date du 22 juin 1875 (1), a estimé qu'il y avait des avantages à établir une concordance entre la durée de ces chemins de fer et celle des concessions faites aux Compagnies aux réseaux desquelles sont reliés les chemins de fer nouvellement créés.

1638. Le cahier des charges auquel sont soumis les chemins de fer industriels est, sauf quelques détails de forme, identique au cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général.

Quelques dispositions spéciales sont justifiées par la dispense éventuelle de clôture; de même, lorsque l'obligation du service public n'est imposés qu'à titre éventuel, les articles relatifs au rachat de la concession et à la déchéance doivent être modifiés, la déchéance ne pouvant être prononcée qu'après organisation du service public, et le droit de rachat ne s'ouvrant qu'après l'expiration des quinze premières années qui suivent l'organisation du service public de voyageurs ou de marchandises.

Dans les concessions les plus récentes, le mode de calcul prévu pour l'annuité de rachat est celui du paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

Un article indique qu'en fin de concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances et entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Quelquefois, une disposition spéciale prévoit que les

(1) C. d'Ét. Trav. publ., Chemins de fer des mines d'Allevard à la station du Cheylas.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

industriels qui ont construit le chemin de fer continueront à l'utiliser sans avoir aucun péage à payer (1).

1639. Un grand nombre de chemins de fer industriels s'embranchent sur des chemins de fer déjà existants. Cet embranchement ne doit pas être réalisé en vertu de l'article 62, relatif aux embranchements particuliers, mais bien en vertu de l'article 61 qui règle les conditions dans lesquelles ont lieu les jonctions avec les chemins de fer d'embranchement.

1640. Le caractère mixte des chemins de fer industriels, destinés à desservir principalement des intérêts privés, tout en bénéficiant de privilèges réservés généralement à l'exécution de travaux d'intérêt public, n'a pas été sans soulever certaines difficultés.

Il est arrivé assez fréquemment que des chemins de fer industriels, soit par suite de l'épuisement des carrières ou mines qu'ils desservaient, soit par suite de la déconfiture des industriels concessionnaires, retombaient à la charge de l'État, englobés dans le réseau d'intérêt général, par une fiction ne correspondant pas à la réalité. L'État ne trouvait ensuite que difficilement, pour ces chemins de fer, un mode d'exploitation plus en rapport avec leur véritable nature.

1641. Aussi, depuis que la loi du 17 juillet 1880 a défini d'une façon précise les conditions dans lesquelles les mines peuvent obtenir la construction de chemins de fer miniers, l'Administration s'est-elle montrée de moins en moins disposée à concéder des chemins de fer industriels.

La dernière concession de chemins de fer industriel est celle du chemin de fer destiné à relier les usines de la société des Verreries et Manufactures de glaces d'Aniche à la station d'Aniche, déclaré d'utilité publique le 24 mars 1884.

L'Administration s'est efforcée de faire classer comme chemins de fer d'intérêt local, les autres chemins de fer

(1) V. art. 36 des cahiers des charges annexés aux décrets des 4 août 1869 et 12 février 1876 ; v. aussi D. 27 novembre 1874.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dont la déclaration d'utilité publique a été, depuis lors, demandée comme chemins de fer industriels.

§ 2. — *Contrôle.*

1642. Le contrôle des chemins de fer industriels est réglé par arrêtés ministériels en date du 8 mars 1890 et du 26 novembre 1903.

Le contrôle de la construction des chemins de fer industriels, concédés par l'État, est exercé par le personnel du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département et dépend de la direction des chemins de fer.

Lorsqu'ils ne sont pas ouverts au service public, le contrôle de l'exploitation desdits chemins de fer est exercé par le personnel de l'arrondissement minéralogique et dépend de la direction des voies ferrées d'intérêt local et des mines.

Lorsque ces lignes s'étendent sur deux ou plusieurs circonscriptions d'ingénieurs, l'organisation du contrôle fait l'objet d'un arrêté ministériel spécial.

1643. Les questions relatives à l'ouverture des chemins de fer industriels à un service public de voyageurs et de marchandises, et l'examen des projets relatifs aux travaux neufs à entreprendre sur les lignes en exploitation, rentrent dans les attributions du directeur du contrôle du réseau d'intérêt général, dans le périmètre duquel les lignes industrielles sont situées Il en est de même de l'exploitation après l'affectation du chemin de fer au service public. N'est pas réputé « service public de marchandises » pour l'application de cette disposition, le transport de matières ou produits en provenance ou à destination exclusive d'établissements entre lesquels une entente se sera établie, en vue du raccordement par rails avec le réseau des chemins de fer.

§ 3. — *Voies ferrées industrielles sur routes.*

1644. A côté des chemins de fer industriels, qui sont construits sur plate-forme indépendante, il faut signaler

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les chemins de fer et voies ferrées établis par des particuliers, dans un intérêt privé, sur les dépendances du domaine public, chemins de halage, ou sur le sol des routes.

Ces voies ferrées doivent faire l'objet d'autorisations d'occupation temporaire, qui sont toujours révocables pour cause d'intérêt public ou pour inexécution des conditions. Une circulaire ministérielle du 8 avril 1904 a précisé que ces autorisations ne pourraient être données pour plus de cinq ans, que l'établissement de la voie ferrée ne saurait être justifié seulement par des raisons d'économie dans le coût de premier établissement, mais plutôt par la nature et l'importance de l'industrie à créer ou à développer.

Une enquête minutieuse auprès du public, des riverains et des conseils municipaux doit mettre l'Administration à même de se prononcer sur les inconvénients et avantages de toutes sortes que peut entraîner l'établissement de la voie ferrée.

Enfin, les autorisations de ce genre donnent lieu à la perception d'une redevance dont le taux est fixé d'accord avec l'Administration des domaines.

Dans le cas où le chemin de fer n'emprunte la route que sur un très petit parcours ou ne fait que la traverser, c'est le préfet et non le ministre des Travaux publics qui délivre l'autorisation.

SECTION II

CHEMINS DE FER MINIERS

1645. Antérieurement à la loi du 17 juillet 1880, les propriétaires de mines, qui désiraient établir des chemins de fer pour desservir leur exploitation, n'avaient le choix qu'entre deux solutions : demander la concession d'un chemin de fer industriel, dans les conditions que nous venons d'exposer, ou solliciter du préfet une autorisation d'occupation temporaire des terrains traversés.

Ce dernier procédé ne permettait d'établir que des che-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mins de fer de peu d'importance. La jurisprudence, d'abord très rigoureuse (1), avait fini par admettre la régularité de cette procédure pour la construction de petits chemins de fer à voie étroite et à traction animale, que l'on considérait comme des prolongements, plus ou moins étendus en longueur, des voies souterraines.

La même procédure avait été admise pour un chemin de fer à voie normale, mais à traction par chevaux (2).

1646. La loi du 17 juillet 1880 a créé un régime nouveau qui subordonne l'établissement du chemin de fer minier, non à une concession comme pour un chemin de fer industriel, mais à une autorisation donnée dans des conditions différentes, suivant qu'il s'agit de l'application de l'article 43 ou de l'article 44 de ladite loi.

1647. Aux termes de l'article 43, il suffit d'une autorisation préfectorale, après que les propriétaires intéressés ont été mis à même de présenter leurs observations, si le chemin de fer minier est établi à l'intérieur du périmètre de la concession et ne modifie pas le relief du sol (3).

Il faut se reporter aux discussions qui ont eu lieu à la Chambre et au Sénat pour savoir ce qu'il faut entendre par : *modifications du relief du sol.*

On admet que le relief du sol n'est pas modifié si la libre circulation reste ininterrompue comme auparavant, le chemin de fer laissant subsister, comme les routes ordinaires, une libre communication entre les parcelles traversées (4).

1648. Dans le cas prévu à l'article 43, il n'y a pas lieu, nous l'avons dit, à expropriation ; mais l'occupation des terrains doit donner lieu à indemnité au profit des pro-

---

(1) C. d'Ét. cont. 8 mars 1856.
(2) C. d'Ét. cont., 15 juin 1877.
(3) Cette définition consacrait, en quelque sorte, une tendance d'une ancienne jurisprudence du Conseil d'État, 23 février 1870, Hospice d'Angers.
(4) V. déc. ministér. du 4 mars 1891, au sujet d'un recours formé par divers propriétaires fonciers de la commune de Courrières.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

priétaires de la surface. Le taux de cette indemnité est calculé d'une façon différente suivant que la durée de l'occupation temporaire est inférieure ou supérieure à un an.

Dans le premier cas (article 43, § 21), l'indemnité est fixée au double du produit net du terrain endommagé. Dans le second cas, qui est le plus fréquent, le propriétaire est libre d'exiger du concessionnaire soit une indemnité annuelle, soit l'acquisition du sol estimé au double de la valeur qu'il avait avant l'occupation (article 43, §§ 3 et 5). Quant aux parcelles trop endommagées ou dégradées sur une trop grande partie de leur surface, le propriétaire peut en exiger l'acquisition totale (articles 43, § 4). En cas de contestation, le taux de l'indemnité est déterminé par les tribunaux civils (article 43, § 6).

1649. Les chemins de fer construits par application de l'article 43 sont considérés comme des dépendances légales de la mine et, comme tels, surveillés par les ingénieurs des mines, au même titre que les mines et minières elles-mêmes et leurs autres dépendances légales.

1650. Les chemins de fer miniers, proprement dits, sont exécutés en vertu de l'article 44 de la loi du 17 juillet 1880; ce sont ceux qui s'étendent au delà des limites de la concession, ou qui, sans sortir du périmètre, modifient le relief du sol.

Dans ce cas, la déclaration d'utilité publique est prononcée par décret rendu en Conseil d'État.

On ne peut invoquer ici, comme en matière de chemins de fer industriels, pour justifier le droit d'expropriation, l'établissement accessoire d'un service public; nous verrons, en effet, que cet établissement n'est que rarement imposé. Mais on a estimé que les motifs d'intérêt général qui avaient guidé toute la législation minière et organisé la propriété des mines, donnaient un intérêt public suffisant à l'exécution de certains ouvrages que l'exploitation des mines rend indispensables. L'intérêt public est ici représenté par l'utilité de l'extraction minière.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1651. Il en résulte que la déclaration d'utilité publique ne peut être demandée que par le concessionnaire de la mine, et non par un amodiataire. C'est ce qu'indiquait le Conseil d'État dans un avis du 14 novembre 1889 (1) :

« Du rapprochement des articles 43 et 44 de la loi de 1880, il résulte que c'est au profit du seul concessionnaire que le législateur a entendu permettre la déclaration d'utilité publique, pour des travaux de chemins de fer intéressant une exploitation minière. On ne conçoit pas quelle serait la situation d'une ligne concédée à un amodiataire qui, pour une cause quelconque, cesserait d'exploiter la mine. »

1652. Il résulte des explications que nous venons de donner que les chemins de fer miniers doivent être, dans le cas le plus général, considérés comme des propriétés privées. Il n'en est autrement que dans le cas où un service public est établi sur le chemin de fer minier, et à partir seulement du moment où ce service fonctionne.

1653. Dans ce cas, relativement assez rare, le chemin de fer minier doit être considéré comme un chemin de fer concédé, rentrant dans la catégorie des chemins de fer industriels, étudiés précédemment (2), et fait partie, comme tel, du domaine public national (3).

1654. Les travaux de construction d'un chemin de fer minier, non ouvert au service public, n'ont pas le caractère de travaux publics. Il en résulte que les dommages qu'ils peuvent causer sont de la compétence des tribunaux judiciaires (4).

L'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement des chemins de fer miniers est réglée par la législation de droit commun.

---

(1) C. d'Ét. Trav. publics, chemin de fer reliant la partie nord de la mine de Champigneulles au canal de la Marne au Rhin.

(2) V. en ce sens C. d'Ét. Trav. publics 2 août 1882, 5 avril 1887, 24 mars 1903.

(3) C'est en ce sens que ce prononcent la plupart des auteurs, notamment MM. A. Picard et Colson; contra Me Aguillon, *Législation des Mines* et de Recy, *Domaine Public*.

(4) C. d'Ét. cont. 2 décembre 1904.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1655. Une instruction ministérielle, en date du 24 octobre 1903, a réglé la procédure à suivre pour l'établissement de chemins de fer miniers, en vertu de l'article 44 de la loi du 21 avril 1810-27 juillet 1880.

Elle rappelle que la nécessité d'acquérir, par expropriation, une seule parcelle de terrain suffit pour que le chemin de fer soit, en entier, depuis son point de départ jusqu'à son point d'arrivée, soumis aux formalités de l'article 44.

Si le chemin de fer comporte l'emprunt de voies publiques, les autorisations nécessaires doivent, en principe, avoir été obtenues au préalable des autorités compétentes.

Les chemins de fer miniers peuvent être établis suivant le mode agréé par l'Administration. Ils peuvent être, soit des chemins de fer ordinaires à rails, à traction animale ou mécanique, soit des chemins de fer aériens ou à chaîne, flottants ou à plans inclinés.

Si le chemin de fer n'est pas dans la zone frontière, le ministre apprécie, suivant son importance, s'il doit prendre l'avis du ministre de la Guerre, conformément au décret du 2 avril 1874.

L'enquête qui précède la déclaration d'utilité publique, doit être faite, conformément aux prescriptions de l'ordonnance du 18 février 1834, par les soins du service des mines.

1656. La concession est faite aux conditions du cahier des charges-type, approuvé, après avis du Conseil d'État en date du 24 mars 1903, par décision ministérielle du 24 octobre 1903. Ce cahier des charges indique les conditions d'établissement du chemin de fer minier, les dimensions de la voie et du matériel, prescrit l'établissement des clôtures et barrières, l'exécution d'un plan cadastral, et prévoit les mesures de contrôle et de surveillance.

1657. La question qui a soulevé les discussions les plus importantes est celle de l'ouverture du chemin de fer minier au service public.

Nous rappelons que, en matière de chemins de fer in-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dustriels, l'ouverture immédiate ou, du moins, éventuelle au service public est une clause de style. La loi du 27 juillet 1880 a voulu faire aux chemins de fer miniers un régime plus favorable que celui des chemins de fer industriels.

La jurisprudence du Conseil d'État s'est montrée assez flottante en la matière. Dans la première espèce qui lui fut soumise, après le vote de la loi du 27 juillet 1880 (1), le Conseil, dans un avis du 2 août 1882, repoussait les propositions de l'Administration, tendant à l'établissement d'un service public :

« Considérant que, dans l'espèce, il ne saurait y avoir aucune utilité sérieuse, et qu'il y aurait, au contraire, de graves inconvénients à affecter ce chemin à l'usage public;

« Que dès lors, cette ligne doit conserver son caractère privé, et, suivant l'expression du rapporteur de la loi du 27 juillet 1880 devant le Sénat, être débarrassée des conditions souvent onéreuses que l'on imposait à ce genre de voie ferrée lorsque, avant ladite loi, on était obligé de les traiter comme des chemins de fer ordinaires. »

A propos du chemin de fer reliant le Puy de Roche-la-Mollière à Firminy, le Conseil d'État, après avoir demandé l'établissement d'un service public sur cette ligne, qui prolongeait une autre ligne où ce même service public existait, n'insista pas, à la suite de l'ouverture, dans la même région, de la ligne de Saint-Just à Firminy, faisant disparaître l'intérêt de l'ouverture de la ligne au public.

1658. Un revirement de jurisprudence parut se manifester à partir de 1899 (2).

« Il semble préférable, déclarait le Conseil, d'entrer dans l'esprit de la loi de 1880, en spécifiant dans le cahier des charges que la Société ne sera pas tenue, quant à présent, d'établir sur le chemin de fer, un service public de trans-

(1) C. d'Ét. Trav publ. Puits Saint-Pierre (Compagnie de Thivencelles) au puits Soult (Compagnie de l'Escauport).

(2) C. d'Ét. Trav. publics, Chemin de fer reliant la fosse n° 1 des mines de Liévin aux fosses n^{os} 2 et 5, et au chemin de fer du Nord, à Lens, 21 novembre 1899. Chemin de fer minier de Vy-lès-Lure à la gare de Magny-Vernois (Haute-Saône), 21 mai 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

port, mais que l'Administration se réserve la faculté d'exiger ce service si la nécessité en est reconnue après enquête. »

La solution indiquée dans cet avis ne paraît pas très heureuse, et est de nature à donner lieu à des difficultés sérieuses. Ces difficultés se sont, en effet, présentées dans une espèce analogue, où le concessionnaire avait souscrit l'engagement d'ouverture éventuelle au service public (1).

1659. En 1903, le Conseil d'État paraît avoir adopté une solution plus conforme à l'esprit de la loi de 1880, en émettant l'avis (2) que cette loi. qui a modifié l'article 44 de la loi du 21 avril 1810, « a eu pour but de favoriser l'industrie minière en facilitant la construction des voies de communication qui lui sont indispensables... ; qu'il résulte de l'esprit et des termes mêmes de cette loi que l'affectation à l'usage du public des chemins de fer miniers, est une pure question d'espèce pour laquelle il est impossible de poser des règles uniformes ».

1660. L'instruction-circulaire ministérielle du 24 octobre 1903, adoptant l'avis du Conseil d'État, décide qu'il n'y a pas lieu d'insérer dans le cahier des charges-type d'obligations générales et uniformes, mais qu'il est préférable de laisser cet article en blanc, et mentionne que : « quatre modalités principales peuvent être envisagées au point de vue de l'affectation du chemin de fer à l'usage du public :

« *a*) Interdiction pure et simple du service public;

---

(1) Chemin de fer minier de Cromey concédé à la Société du Creusot en 1860. — Le Gouvernement, ayant voulu imposer à la Compagnie du Creusot l'établissement du service public prévu éventuellement dans son cahier des charges, celle-ci, après discussion, se prêta à un essai devant établir si, oui ou non, la nécessité du service public était établie. Saisi des résultats de cet essai, le Conseil d'État donna un avis défavorable (9 juin 1903) au projet de décret par lequel le ministre des Travaux publics prescrivait l'organisation définitive du service public. Le ministre ayant passé outre à cet avis, sa décision a été annulée par le Conseil d'État statuant au contentieux.

(2) C. d'Ét. Trav. publ., 24 mars 1903

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« *b*) Interdiction du service public, sauf en ce qui concerne les embranchements particuliers;

« *c*) Affectation immédiate du chemin de fer à l'usage du public;

« *d*) Affectation éventuelle du chemin de fer à l'usage du public.

« Ces deux dernières modalités pouvant, d'ailleurs, comporter elles-mêmes des systèmes différents, suivant la nature du service organisé sur la ligne; marchandises P.V., marchandises P.V. et G.V., marchandises et voyageurs, etc. »

1661. *Emprunt des routes.* — L'établissement des chemins de fer miniers sur routes, a été accepté par l'Administration pour un certain nombre d'espèces, dans la période de 1890 à 1902 (1).

A propos de l'une de ces espèces, le Conseil d'État (2) faisait d'ailleurs remarquer que la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local, n'était pas applicable aux chemins de fer miniers, même dans le cas d'emprunt de deux chemins vicinaux, et qu'il fallait s'en tenir uniquement à l'application de l'article 44 de la loi du 27 juillet 1880, sauf à adopter dans l'espèce un cahier des charges analogue à celui des tramways.

Dans l'avis du 24 mars 1903, que nous avons déjà cité, le Conseil d'État déclarait que cette affectation des voies publiques à une entreprise privée, devrait être, en principe, évitée et ne saurait être autorisée que dans des circonstances exceptionnelles.

D'ailleurs, dans le cas où cet emprunt serait justifié, il ne pourrait être autorisé que dans la forme qui règle toutes les occupations temporaires du domaine public, c'est-à-dire à titre précaire et révocable sans indemnité.

---

(1) Mines de Communay, D. 28 novembre 1890; de Boudonvièle D. 19 mars 1895; de Rivernert, D. 28 mai 1902.

(2) C. d'Ét. Trav. publ., 4 novembre 1890.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1662. *Embranchements miniers.* — Fréquemment, les chemins de fer miniers, construits en vertu de l'article 44 de la loi du 27 juillet 1880, sont destinés à relier une mine à un chemin de fer.

Le raccordement entre le chemin de fer minier et le chemin de fer d'intérêt général peut être établi, soit en vertu de l'article 61 du cahier des charges, dans le cas où le chemin de fer minier est ouvert au service public, soit en vertu de l'article 62, dans le cas contraire.

Le ministre ayant demandé au Conseil d'État un avis sur la question de savoir si un embranchement industriel pouvait être admis à se souder sur un chemin de fer minier établi en vertu de l'article 44, le Conseil a émis l'avis (1) « qu'aucune disposition législative ne fait obstacle à ce que le concessionnaire d'une mine autorise un industriel à se relier, par un embranchement particulier, à un chemin de fer minier établi en vertu de la loi précitée... que, pour autoriser la soudure de cet embranchement particulier au chemin de fer minier, dont s'agit, un décret est nécessaire ».

1663. *Contrôle.* — Le contrôle des chemins de fer miniers est régi par l'arrêté ministériel du 26 novembre 1903, le contrôle de la construction et de l'exploitation étant dans les attributions du service ordinaire des mines, à moins qu'il ne s'agisse d'un chemin de fer minier ouvert à un service public de voyageurs ou de marchandises, auquel cas le contrôle serait rattaché au contrôle de l'exploitation du réseau d'intérêt général, dans le périmètre duquel il est situé.

---

(1) C. d'Ét. Trav. publ., 10 mars 1896. Il s'agissait, bien entendu d'un chemin de fer minier non ouvert au service public.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE III

EMBRANCHEMENTS INDUSTRIELS

1664. Les établissements industriels situés à quelque distance d'un chemin de fer ont généralement intérêt, lorsqu'ils fournissent un trafic important, à se relier par une voie ferrée au chemin de fer voisin, de manière à expédier et recevoir leurs marchandises directement et sans transbordement et à réaliser ainsi une économie importante sur les dépenses de camionnage et de manutention.

La construction de ces voies ferrées spéciales n'est donc pas motivée par des considérations d'intérêt public ou d'intérêt général, mais uniquement par des intérêts privés (1). Il en résulte que, pour les établir, l'industriel doit être propriétaire des terrains sur lesquels doivent être posées les voies de raccordement, et qu'il ne peut obtenir, en cas d'impossibilité d'achat à l'amiable des terrains, le bénéfice de la déclaration d'utilité publique.

Les embranchements industriels reçoivent souvent la dénomination « d'embranchements particuliers ».

1655. Les cahiers des charges actuels définissent les conditions dans lesquelles les industriels peuvent obtenir, des Compagnies de chemins de fer, le droit au raccordement.

Antérieurement au cahier des charges de 1857, d'assez nombreux embranchements industriels avaient été établis,

---

(1) Il a été jugé que l'embranchement particulier établi en vue d'un intérêt privé est une propriété privée jusqu'à son contact avec le chemin de fer affecté au service public. Douai, 21 décembre 1896, D. 1899.1.574.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par suite de conventions librement débattues entre l'industriel et la Compagnie de chemin de fer.

Il a été jugé que les conventions passées, à ce sujet, avant 1857 n'ont pas été abrogées par les cahiers des charges de 1857, et que les clauses anciennes doivent continuer à recevoir leur application (1).

Jugé, dans le même sens, que les dispositions légales qui ont rendu obligatoire l'homologation des tarifs à percevoir par une Compagnie de chemin de fer ne peuvent pas avoir d'effet rétroactif sur les prix perçus en vertu d'une convention antérieurement passée pour l'exploitation d'un embranchement particulier (2).

1666. Depuis 1857, les droits et obligations réciproques des Compagnies de chemins de fer et des industriels, pour l'établissement des embranchements particuliers, sont définis dans l'article 62 du cahier des charges.

Droit à l'embranchement. — 1667. Quels sont les industriels qui peuvent réclamer le droit d'embranchement?

Le paragraphe 1er de l'article 62 dispose que : la « Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mine ou industriel qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement. A défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue. »

Il en résulte que, légalement, les propriétaires de mines et d'usines pouvaient, seuls, en vertu du cahier des charges de 1857, se prévaloir de l'article 62.

Nous rappelons que l'article 87 de la loi de finances du 13 avril 1898 a étendu, pour les concessions nouvelles, et la loi du 3 décembre 1908, dans des conditions spéciales, pour les concessions anciennes, la faculté d'embranchement aux propriétaires et concessionnaires de magasins généraux et aux concessionnaires de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure.

---

(1) Cass. civ. 6 novembre 1901.
(2) Douai, 21 décembre 1896

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1668. Si, *en droit*, les Compagnies de chemins de fer peuvent refuser à des commerçants quelconques, le raccordement qu'ils sollicitent, *en fait*, leur intérêt leur a fait accepter depuis longtemps l'extension à cette dernière catégorie d'intéressés du droit à l'embranchement.

Une Compagnie ayant ainsi accordé le droit d'embranchement à un marchand de charbons, cette faveur fut attaquée comme constituant, sur les dépenses de camionnage, de chargement et de déchargement, une réduction non autorisée par l'article 62 qui ne vise que les mines et usines. La Cour de cassation a reconnu la légalité de la mesure (1).

1669. Si les Compagnies sont libres d'accorder ou de refuser le droit à l'embranchement aux commerçants qui ne sont pas visés à l'article 62, ont-elles le droit, si elles acceptent l'embranchement, d'en limiter l'usage dans des conditions quelconques?

La Compagnie du Nord, ayant concédé un embranchement particulier à un marchand de charbons, voulut dénier à celui-ci le droit de prolonger son embranchement particulier jusqu'à un quai fluvial, et d'utiliser ce quai pour procéder au déchargement direct de ses marchandises de bateau à wagon, ou réciproquement, la Cour de Douai reconnut que la Compagnie refusait à tort de fournir des wagons pour les charbons à transborder directement, et qu'elle n'avait pas le droit d'exiger une mise à terre du charbon, constituant un surcroît de manutention inutile; mais que, d'autre part, l'embranchement ne saurait être utilisé pour des marchandises appartenant à des tiers à raison desquelles l'embranché deviendrait un véritable transporteur faisant ainsi une concurrence préjudiciable à la Compagnie de chemins de fer (2).

Etablissement des embranchements particuliers. — 1670. Les embranchements sont construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et il ne doit résulter de

(1) Cass. Req. 14 novembre 1860, D. 1861.1.150.
(2) Douai, 2 mai 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

leur établissement « aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais de matériel pour la Compagnie ».

Il peut arriver que l'embranchement particulier soit situé entièrement sur le domaine du chemin de fer et ne comporte pas d'établissement sur des terrains privés. Jugé, dans ce sens, qu'une voie de gare, se reliant à la voie principale d'un chemin de fer, constitue un embranchement particulier, lorsqu'elle est exclusivement affectée à l'exploitation d'un particulier et fermée à la circulation d'intérêt général (1).

1671. Les plans et projets relatifs à la construction de l'embranchement sont soumis au service du contrôle. Il est établi un plan de bornage pour délimiter les propriétés riveraines et les dépendances du chemin de fer.

L'entretien de l'embranchement particulier est fait aux frais du propriétaire, et sous le contrôle de l'administration. La Compagnie a le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi du matériel sur l'embranchement.

1672. L'Administration conserve, à toute époque, le droit de prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie de l'embranchement. Ces changements doivent être opérés aux frais des propriétaires.

L'Administration peut ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où l'établissement embranché viendrait à suspendre en tout ou en partie, ses transports. Elle se réserve même, par une clause insérée dans les décisions approbatives, le droit de supprimer l'embranchement, sans indemnité, dans le cas où cette mesure serait nécessitée par une raison d'intérêt public.

Enfin, le préfet lui-même, en cas d'inexécution des conditions de l'article 62 par le propriétaire de l'embran-

---

(1) Cass. civ. 22 mai 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chement, peut, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner 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.

Exploitation. — 1673. L'exploitation des embranchements particuliers est réglée par l'article 62 du cahier des charges et par les tarifs spéciaux 29 des différentes Compagnies.

Nous avons indiqué, dans le chapitre relatif à l'exploitation commerciale, comment étaient définis, pour les embranchés, le mode de taxation, la composition des chargements, les délais de fourniture des wagons et la durée de leur séjour sur les embranchements (1).

En principe, les obligations de la Compagnie se résument à envoyer ses wagons à l'entrée de l'embranchement, le propriétaire de ce dernier étant tenu d'assurer leur traction dans son établissement, de les charger et décharger, de ne les utiliser que pour les objets et marchandises destinées à la ligne principale du chemin de fer, et de les ramener au point de raccordement avec cette ligne.

1674. En fait, l'article 62 du cahier des charges laisse aux intéressés le soin de s'entendre et par suite de régler, par des conventions particulières, les conditions d'établissement et d'exploitation de ces embranchements, à charge par eux de se conformer aux prescriptions de cet article destinées à sauvegarder, dans un intérêt public, le fonctionnement normal des voies ferrées, la sûreté des transports et des personnes (2).

Les contrats passés ainsi entre les Compagnies et les embranchés sont des contrats purement privés soumis

(1) Voir *supra*, n° 573 et suiv.
(2) Cass. 4 mars 1890, D. 1891.1.227.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aux règles ordinaires d'interprétation des contrats par l'autorité judiciaire (1).

Bien que l'article 62 dispose que, en cas de difficulté pour le paiement des gardiens d'aiguilles, le ministre statue, la Compagnie entendue, c'est aux tribunaux judiciaires qu'il appartient d'interpréter les conventions passées, pour le paiement de ces mêmes gardiens, entre les embranchés et les Compagnies (2).

1675. L'article 62 du cahier des charges fixe la rémunération que la Compagnie est autorisée à percevoir pour la fourniture et l'envoi de son matériel sur les embranchements. Les chiffres fixés dans l'article 62 ne constituent pas un tarif dont l'application est obligatoire pour la Compagnie; celle-ci peut percevoir des tarifs inférieurs (3).

Inversement, la Compagnie a le droit de débattre librement avec les embranchés, les taxes supplémentaires susceptibles de compenser, le cas échéant, les frais particuliers devant résulter pour elle, de l'embranchement (4).

Le régime commercial applicable aux embranchements, est un régime indépendant de celui des expéditeurs ordinaires, et il n'est soumis qu'aux dispositions de l'article 62 du cahier des charges et du tarif P. V. 29. — Jugé, par application de ce principe, que l'obligation d'aviser les expéditeurs, le lendemain du jour de la réception, des jour et heure où le matériel demandé sera mis à leur disposition, ne s'applique pas aux embranchés (5).

Chemins de fer d'intérêt local et tramways. — 1676. Les conditions d'embranchement, pour les chemins de fer d'intérêt local et tramways, sont absolument analogues à celles qui sont fixées dans l'article 62 du cahier des

---

(1) Nancy, 7 novembre 1893, D. 1897.1.281. Cass. Req. 11 novembre 1901, D. 1903.1.213.
(2) C. d'Et. cont. 17 mars 1905.
(3) Douai, 21 décembre 1896.
(4) Cass. civ. 18 juin 1907.
(5) Trib. de commerce de la Seine, 22 juin 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

charges des chemins de fer d'intérêt général, sauf la délégation donnée au préfet pour statuer dans les cas où le ministre intervenait pour ces derniers.

Nous rappelons que le décret du 3 août 1898, modifiant l'article 48 du décret réglementaire du 6 août 1881, a étendu le droit d'embranchement, primitivement réservé aux mines et usines, aux concessionnaires de magasins généraux et aux concessionnaires d'outillage de navigation maritime ou fluviale. Ces dispositions ont été reproduites à l'article 70 du décret du 16 juillet 1907 et figurent à l'article 61 du cahier des charges-type des chemins de fer d'intérêt local.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE IV

CHEMINS DE FER SUR TERRAINS PRIVÉS

1677. Une dernière catégorie de chemin de fer peut encore être envisagée : c'est celle des chemins de fer qualifiés de privés, définis dans une circulaire du ministre des Travaux publics, en date du 11 novembre 1890,comme chemins de fer établis par les intéressés, sans une concession ou une approbation administrative spéciale, sur des terrains leur appartenant ou dont ils ont pu disposer.

La construction de ces chemins de fer n'est régie par aucun texte. Leur contrôle échappe à l'Administration, sauf dans le cas où ils pourraient être considérés comme des dépendances légales des mines, lorsque cette qualification de droit paraît justifiée par des circonstances de fait suffisamment probantes. Dans ce dernier cas, ils doivent être simplement surveillés au même titre que les mines et les minières et leurs autres dépendances légales.

S'ils sont rattachés à des établissements autres que les mines ou les minières, le personnel des mines n'a à s'occuper que de la surveillance ordinaire des appareils à vapeur.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DEUXIÈME PARTIE

VOIES FERRÉES DE L'ALGÉRIE ET DE LA TUNISIE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE

SECTION PREMIÈRE

VOIES FERRÉES DE L'ALGÉRIE

1678. Le premier classement de voies ferrées en Algérie a été l'œuvre d'un décret du 8 avril 1857. La création de chemins de fer dans notre grande colonie méditerranéenne était désirée depuis longtemps par l'opinion publique. Le développement du commerce et de l'industrie, l'avenir de la colonisation en dépendaient. La plupart des entreprises souffraient, en effet, de l'insuffisance des voies de communication ; le réseau des routes, conçu à un point de vue plutôt stratégique qu'économique, était incomplet et d'ailleurs exposé à de promptes dégradations par suite d'une circulation trop active. Le chemin de fer devait, en outre, permettre de diminuer l'effectif de l'armée stationnée en Algérie, en facilitant les transports rapides de troupes. Aussi, dès l'année 1855, des études avaient-elles été entreprises par le Gouvernement et par des Compagnies privées.

Le décret du 8 avril 1857 classa :

1° Une ligne parallèle à la mer, de Constantine à Alger et Oran, par ou près Aumale, Sétif, Blidah, Orléansville et Sainte-Barbe;

2° Des lignes partant des principaux ports et aboutissant à la ligne précédente :

De Philippeville à Constantine;

De Bougie à Sétif;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De Bône à Constantine;
De Tenès à Orléansville;
D'Arzew et Mostaganem à Relizane;
D'Oran à Tlemcem par Sainte-Barbe et Sidi-bel-Abbès.
Ces lignes représentaient une longueur totale de 1,357 kilomètres.

1679. Parmi elles, il en était trois dont la construction s'imposait sans délai. C'étaient les lignes de Philippeville à Constantine, d'Alger à Blidah, et d'Oran à Saint Denis-du-Sig. Elles étaient nécessaires pour ouvrir un débouché aux produits de l'intérieur et pour faire pénétrer dans le pays les produits de la métropole, tandis que le cabotage pouvait suppléer provisoirement la ligne parallèle à la côte pour les relations de port à port.

Ces trois chemins furent concédés en 1860, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à la Compagnie des Chemins de fer algériens, moyennant une subvention de six millions et la garantie, pendant soixante-quinze ans, d'un intérêt de 5 0/0, amortissement compris, sur le capital de premier établissement, jusqu'à concurrence d'un capital de cinquante-cinq millions (1). A dater de la promulgation du décret de concession jusqu'à l'expiration du délai fixé par le cahier des charges pour la construction, la Compagnie avait la faculté d'introduire en franchise de tout droit de douane, à charge de réexportation après l'achèvement des travaux, les wagons, machines et autres objets d'outillage destinés à la construction de ces lignes.

1680. La ligne d'Alger à Blidah fut ouverte en 1862. Mais les mécomptes éprouvés par la Compagnie dans son exploitation l'amenèrent à solliciter la revision de son contrat, puis à rétrocéder sa concession à une société plus puissante, la Compagnie P.-L.-M. Celle-ci devait recevoir le réseau libre de tout engagement, moyennant la transformation du capital de 13,500,000 francs, versé par les actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer algé-

(1) L. 20 juin 1860, DD. 11 juillet et 18 septembre 1860.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

riens, en obligations. Ce traité fut approuvé par le Gouvernement, qui concéda en outre à la Compagnie P.-L.-M. la ligne de Blidah à Saint-Denis-du-Sig, complétant la grande artère Alger-Oran (1).

La Compagnie se chargeait d'exécuter l'ensemble des travaux. L'État s'engageait à lui verser une subvention de quatre-vingts millions; il se réservait la faculté d'employer l'armée aux travaux de terrassement, sous la direction des officiers du génie, sauf remboursement, par la Compagnie, de la valeur des travaux ainsi effectués.

L'État garantissait à la Compagnie, pour la part de dépenses restant à sa charge, un intérêt de 5 0/0, amortissement compris, pendant soixante-quinze ans.

Les tarifs étaient plus élevés que les tarifs des chemins de fer de la métropole. Le Gouvernement se réservait le droit de les reviser tous les cinq ans, lorsque le produit net dépasserait 8 0/0, sans pouvoir toutefois les abaisser au-dessous de ceux du réseau métropolitain de la Compagnie.

La convention prévoyait un partage de bénéfices avec l'État, lorsque, après une revision des tarifs, les prix auraient été réduits au niveau des tarifs stipulés pour le réseau concédé en France à la Compagnie P.-L.-M., et que les produits nets excéderaient 8 0/0 du capital dépensé.

La durée de la concession était fixée à quatre-vingt-douze ans, de manière à en faire concorder le terme avec celui de la concession de la métropole.

La ligne d'Oran à Saint-Denis-du-Sig fut ouverte en 1868, celle de Constantine à la mer en 1870, celle de Blidah à Saint-Denis-du-Sig de 1868 à 1871.

1681. L'année 1874 marque une reprise d'activité dans la construction des voies ferrées en Algérie.

Sous le nom de Compagnie franco-algérienne, une société s'était constituée, en vue d'exploiter diverses concessions territoriales, comprenant les domaines de la

(1) L. et D. 11 juin 1863.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Habra et de la Macta, d'une superficie de 25,000 hectares environ; le privilège exclusif de l'exploitation de l'alfa sur une superficie de 300,000 hectares à l'est de Mascara lui était en outre attribué. Elle se chargea, par contre, d'établir un barrage et de construire et exploiter, sans subvention ni garantie d'intérêt, un chemin de fer allant d'Arzew à Saïda (1).

1682. D'autre part, un décret du 7 mai 1874 rendit exécutoire en Algérie la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local, à l'exception des articles 5, 6 et 7, relatifs aux subventions de l'État.

Le même jour était approuvée la concession du chemin de fer d'intérêt local de Bône à Guelma, faite par le département de Constantine à la Société de construction des Batignolles (2). Quelques mois plus tard le département d'Oran concédait à la Compagnie de l'Ouest-Algérien un chemin de fer d'intérêt local reliant Sainte-Barbe-du-Tlélat et Sidi-bel-Abbès (3). Ces deux lignes ont été ultérieurement incorporées dans le réseau d'intérêt général, la première en 1877, l'autre en 1881 (4).

1683. En 1875, un chemin de fer de Constantine à Sétif est déclaré d'utilité publique et concédé à une société qui prend le nom de Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien (5). Le concessionnaire se chargeait de construire la ligne à ses risques et périls. L'État lui garantissait, pour toute la durée de la concession (quatre-vingt-dix-neuf ans) un revenu de 7,350 francs par kilomètre exploité, sans que la longueur à laquelle s'appliquait la garantie pût excéder 155 kilomètres. Pour l'évaluation de ce revenu net kilométrique, les frais d'exploitation étaient établis d'après un barème forfaitaire, basé sur les recettes brutes. Au cas où la recette brute kilométrique dépasserait 18,000

(1) D. 29 avril 1874.
(2) D. 7 mai 1874.
(3) D. 30 novembre 1874.
(4) LL. 26 mars 1877 et 22 août 1881; DD. 12 juin 1879 et 15 janvier 1883.
(5) L. 15 décembre 1875.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

francs, le tiers de l'excédent devait être porté au compte de l'État en déduction des annuités de garantie qu'il aurait payées, et ce jusqu'au remboursement intégral de ces annuités de garanties cumulées.

La même loi concéda à titre éventuel à la Compagnie de l'Est-Algérien l'embranchement d'El Guerra à Batna.

1684. En 1877, la Société de construction des Batignolles, à laquelle se substitua la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma, reçut, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, la concession des chemins d'intérêt général de Duvivier à Souk-Arrhas et de Guelma au Kroubs, qui étaient destinés le premier à relier l'Algérie et la Tunisie par les vallées de la Seybouse et de la Medjerdah, le second à rattacher Constantine au port de Bône (1).

L'État garantissait à la Compagnie, pendant la durée de la concession, un minimum de revenu net annuel de 6 0/0 sur le capital de premier établissement de son réseau, capital fixé à forfait par la convention. Pour l'évaluation du minimum de revenu net annuel garanti, les frais d'exploitation étaient déterminés à forfait d'après un barème gradué en fonction de la recette brute moyenne kilométrique. Les sommes versées par l'État pour former le revenu annuel de 6 0/0 du capital de premier établissement, constituaient des avances remboursables avec intérêt à 4 0/0. La Compagnie devait verser dans les caisses de l'État, jusqu'à complet remboursement, tout ce qui excéderait un produit net de 8 0/0. Cet excédent devait ensuite être partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

1685. En 1878, le réseau algérien comprenait un millier de kilomètres environ de lignes d'intérêt général et un peu plus de 400 kilomètres de lignes d'intérêt local ou industriel. Il était loin de répondre aux besoins croissants de la colonisation. Une voie de fer ininterrompue de la Tunisie au Maroc, des embranchements la reliant aux ports et

(1) L. 26 mars 1877.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aux centres principaux, telle était l'œuvre à parachever. Conformément à la politique poursuivie dans la métropole sous l'inspiration de M. de Freycinet, un décret du 12 février 1878 chargea une commission régionale de préparer le classement des voies ferrées destinées à compléter le réseau d'intérêt général de l'Algérie; le travail de la commission fut soumis au conseil général des Ponts et chaussées; puis le ministre des Travaux publics se concerta avec le gouverneur général de l'Algérie et le ministre de la Guerre sur la liste qu'il y avait lieu d'arrêter. Les principes qui dirigèrent le choix du Gouvernement furent analogues à ceux qui l'avaient guidé pour la France continentale; il se détermina en faveur des lignes qui lui semblèrent : 1° présenter un intérêt stratégique; 2° mettre en communication les trois provinces entre elles; 3° relier les centres les plus importants et les principaux ports avec le système général des voies ferrées; 4° développer les relations de la colonie avec les territoires du Sud, le Maroc et la Tunisie.

Une loi du 18 juillet 1879 classa, en conséquence, dans le réseau d'intérêt général vingt lignes nouvelles, représentant une longueur de 1,713 kilomètres, et deux lignes concédées antérieurement comme chemins de fer d'intérêt local (94 kilom.) Le classement était fait sans ordre de priorité.

1686. La loi de 1879 fut suivie de concessions et de conventions nouvelles avec la Compagnie de l'Est-Algérien (1), la Compagnie de l'Ouest-Algérien (2), la Compagnie de Bône-Guelma (3), la Compagnie franco-algérienne (4).

1687. La situation de la Compagnie franco-algérienne était peu prospère; les troubles du Sud-Oranais lui avaient causé des mécomptes, et la garantie que l'État lui

(1) LL. 2 août 1880, 23 août 1883, 21 mai et 21 juillet 1884, 7 août 1885, 20 juillet 1900.

(2) LL. 22 août 1881, 5 août 1882, 16 juillet 1885, 31 juillet 1886, 29 décembre 1903.

(3) LL. 20 avril 1882, 28 juillet 1885.

(4) LL. 3 juillet 1884, 15 avril 1885, 31 juillet 1886.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avait accordée pour les nouvelles lignes dont elle avait obtenu la concession, ne suffit pas à raffermir son crédit. En 1888, à bout de ressources, elle afferma pour cinq ans son réseau à la Compagnie de l'Ouest-Algérien (1). Peu de temps après, elle dut déposer son bilan ; elle ne subsista qu'en vertu d'un concordat, homologué par un jugement du tribunal de la Seine du 28 avril 1890. Les dissensions qui se manifestaient parmi les porteurs d'actions rendaient à peu près impossible toute convention nouvelle entre elle et l'État. Celui-ci poursuivait, dans le sud du département d'Oran, l'exécution du chemin de fer d'Aïn-Sefra à Djenien-bou-Rezg et Duveyrier; les opérations militaires entreprises dans cette région exigeaient que cette ligne fût exploitée aussitôt après son achèvement et qu'elle pût être prolongée le plus promptement possible. La Compagnie franco-algérienne, déjà concessionnaire de la ligne d'Arzew à Saïda et à Aïn-Sefra, aurait pu seule s'en charger. Sa situation ne permettant pas de traiter avec elle, le Gouvernement se décida à racheter son réseau. Cette opération a été autorisée par une loi du 12 décembre 1900. L'indemnité de rachat, comprenant le règlement des garanties d'intérêt des exercices écoulés, a été fixée, à l'amiable, au chiffre de 19,500,000 francs (2).

L'administration du réseau de l'ancienne Compagnie franco-algérienne a été provisoirement confiée, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, à un ingénieur des Ponts et chaussées ou des Mines, désigné par le ministre après avis du gouverneur général (3). Elle a été ultérieurement remise à la direction des chemins de fer de l'État (4).

1688. La charge des garanties d'intérêt des Compagnies algériennes a été supportée par l'État jusqu'au 1er janvier 1905. Depuis cette date, elle est inscrite au budget de

---

(1) L. 30 mai 1888.
(2) L. 9 avril 1903.
(3) DD. 21 décembre 1900 et 4 juin 1901.
(4) D. 24 mars 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'Algérie, auquel l'État se borne à verser une subvention annuelle, forfaitaire et décroissante. Cette réforme a été opérée par la loi du 23 juillet 1904, qui a décentralisé le service des chemins de fer algériens et complété ainsi l'œuvre qu'avaient amorcée les décrets des 31 décembre 1896 et 23 août 1898, supprimant le régime des rattachements, et la loi du 19 décembre 1900, créant le budget spécial de l'Algérie.

1689. La loi du 23 juillet 1904 a chargé le gouverneur général d'exercer, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, les pouvoirs qui appartiennent à celui-ci relativement à la construction et à l'exploitation des chemins de fer. Elle a, d'autre part, remis aux assemblées qui votent le budget de l'Algérie (délégations financières et conseil supérieur du gouvernement), le pouvoir de délibérer sur les modifications à apporter aux conventions existantes, le rachat des lignes concédées et l'exploitation des lignes rachetées, sauf approbation par une loi ou un décret suivant les cas.

1690. L'un des buts que se proposaient d'atteindre les auteurs de la loi était de donner aux autorités responsables des affaires algériennes la faculté de poursuivre directement, en ce qui concernait les voies ferrées, les améliorations que réclamaient les populations intéressées et qu'exigeait le progrès de la colonisation. Aussi, dès l'année 1905, le gouverneur général de l'Algérie exposa successivement à l'Administration des chemins de fer de l'État, exploitant les lignes de l'ancienne Compagnie franco-algérienne, et aux quatre compagnies P.-L.-M., de l'Ouest-Algérien, de Bône-Guelma et de l'Est-Algérien, concessionnaires de chemins de fer d'intérêt général, les réformes qu'il désirait introduire, avec leur concours, dans la tarification, et les travaux complémentaires dont l'exécution lui paraissait indispensable à l'essor du pays.

La direction des chemins de fer de l'État et trois des compagnies sollicitées répondirent à cet appel. Seule la Compagnie de l'Est-Algérien, dont le réseau de 887 kilomètres s'étendait sur la moitié du département d'Alger

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et sur les deux tiers de celui de Constantine, déclara ne pouvoir s'engager dans la voie que lui traçait le gouverneur général. Les conditions auxquelles elle subordonna l'acceptation des remaniements de tarifs qui lui étaient demandés, furent jugées inacceptables. D'accord avec le gouverneur général, les délégations financières et le conseil supérieur décidèrent de racheter sa concession et d'exploiter son réseau en régie.

Le rachat fut autorisé par un décret du 25 août 1907. L'exploitation en régie fonctionne depuis le 12 mai 1908. La fixation de l'indemnité due à la Compagnie a donné lieu à nn procès devant le conseil de préfecture de Constantine.

1691. La ligne d'Oran à Arzew, qui avait été concédée en 1898 comme chemin de fer d'intérêt local par le département d'Oran à la Société de chemins de fer algériens, a été rachetée en 1908 par l'Algérie au prix de 2 millions 265,758 fr. 63, et incorporée au réseau des chemins de fer algériens de l'État (1).

1692. Le gouverneur général de l'Algérie a présenté en 1910 des propositions tendant au rachat du réseau algérien de chemins de fer d'intérêt général concédé à la compagnie de Bône-Guelma. La situation financière de ce réseau ne permettait en effet à la compagnie ni de s'associer à la politique poursuivie par le gouvernement général en vue de l'unification des tarifs, ni de faire face aux dépenses exigées par l'accroissement du trafic des matières pondéreuses, notamment des phosphates et des minerais de la région de Tébessa. Le projet de rachat, adopté par les délégations financières et par le conseil supérieur a été soumis à l'examen du conseil d'Etat. Avant de se prononcer sur le fond, la section des Travaux publics, dans un avis du 31 juillet 1911, a demandé des renseignements complémentaires sur la situation financière de la compagnie et l'état ma-

(1) L. 17 mars 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tériel de son réseau ainsi que sur les résultats financiers du rachat de l'Est-Algéren. Elle indiquait en outre que l'examen de l'affaire ne pourrait être utilement repris que lorsqu'une organisation rationnelle et définitive aurait été substituée à l'organisation provisoire qui régit, depuis 1907, les chemins de fer algériens de l'État.

1693. Au 31 décembre 1907, les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie, y compris 28 kilomètres de chemins de fer industriels, représentaient une longueur concédée de 3,560 kilomètres, sur laquelle 3,192 étaient exploités. Les chemins de fer d'intérêt local couvraient 162 kilom. Quant aux tramways, sur 654 kilomètres concédés, il y en avait 344 en exploitation et 310 en construction.

La dépense d'établissement s'élevait, le 31 décembre 1906, pour les chemins de fer d'intérêt général à 586 millions, dont 104 millions et demi fournis par l'État ou les localités et 481 millions et demi par les compagnies; — pour les chemins de fer d'intérêt local à 10 millions, dont les trois quarts avaient été payés par les départements, les communes ou les particuliers et un quart par les compagnies; — pour les tramways à 31 millions, dont 6 à la charge des départements, des communes ou des particuliers et 25 à la charge des compagnies.

SECTION II

VOIES FERRÉES DE LA TUNISIE

1694. L'histoire des voies ferrées de la Tunisie remonte à une époque antérieure à l'établissement du protectorat français.

Une ligne reliant Tunis à la Goulette et à Marsa était exploitée par une compagnie anglaise, qui la mit en vente en 1880. Les compétitions qui s'élevèrent entre la compagnie française du chemin de fer de Bône-Guelma et la société italienne de navigation générale Rubattino eurent un retentissement international. Ce fut la société

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

italienne qui l'emporta. Elle conserva la ligne jusqu'en 1898, date où elle la céda à la Compagnie de Bône-Guelma moyennant le prix de 7,500,000 francs (1). Quelques années plus tard, fut décidée la transformation de la ligne en un chemin de fer électrique. La Compagnie de Bône-Guelma renonça à ses droits et le chemin de fer électrique fut concédé à la Compagnie des tramways de Tunis (2).

1695. Dans la direction opposée, le Gouvernement beylical avait concédé en 1876 à la Société de construction des Batignolles un chemin de fer de Tunis à la Dakhla Djendouba (Souk-el-Arba), en même temps que la mine de plomb de Djebba (3). Il approuva, l'année suivante, la substitution de la Compagnie de Bône-Guelma à la Société de construction des Batignolles (4). La Compagnie fut ultérieurement autorisée à prolonger la ligne jusqu'à la frontière algérienne (5) et à construire les embranchements de Tunis à Hammam-Lif (6) et de Pont-de-Trajan à Béja (7). Ces chemins constituent le réseau de la Medjerdah.

La convention initiale conclue avec la Société de construction des Batignolles n'allouait au concessionnaire ni subvention en argent ni garantie d'intérêt; le gouvernement tunisien s'engageait seulement à fournir les terrains nécessaires à l'établissement de la ligne.

En 1877, le Gouvernement français étendit aux lignes de la Medjerdah, jusqu'à concurrence de 220 kilomètres, la garantie d'intérêt accordée à la Compagnie de Bône-Guelma pour ses lignes algériennes (8). La charge annuelle de la garantie a été supportée par le budget fran-

(1) Convention du 22 mars 1898 entre la Compagnie de Bône-Guelma et le gouvernement tunisien; traité du 29 juillet 1898 entre cette compagnie et la société italienne.
(2) Conv. 19 août 1905.
(3) D. beyl. 6 mai 1876.
(4) D. beyl. 14 août 1877.
(5) D. beyl. 27 janvier 1878.
(6) D. beyl. 24 décembre 1880.
(7) D. beyl. 2 avril 1885.
(8) L. 26 mars 1877.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

çais jusqu'au 31 décembre 1902; à partir de cette date, la Régence l'a prise à son compte avec participation de la métropole (1).

1696. L'extension du réseau de la Compagnie Bône-Guelma s'est poursuivie au moyen d'une combinaison différente de celle adoptée pour les lignes de la Medjerdah. Le capital d'établissement des nouvelles lignes, fixé généralement à forfait, a été fourni par le gouvernement tunisien. Leur exploitation est assurée par la compagnie moyennant un forfait annuel, qui varie suivant les lignes et dont le mécanisme sera exposé dans un chapitre subséquent (2).

Ce système a été inauguré en 1892 par deux conventions portant concession à la Compagnie de Bône-Guelma du chemin de fer à voie normale de Djedeïda à Bizerte et du chemin de fer à voie étroite de Tunis au cap Bon et au Sahel avec embranchements et prolongements (3).

Il a reçu de nouvelles applications à la suite des lois du 30 avril 1902 et du 10 janvier 1907, autorisant le Gouvernement tunisien à contracter des emprunts pour le développement de ses voies ferrées (4).

1697. A ce réseau se sont ajoutées des lignes construites spécialement en vue de procurer un débouché aux richesses naturelles des massifs montagneux de la Tunisie.

La Compagnie des phosphates de Gafsa a reçu, sans subvention ni garantie d'intérêt, la concession d'un chemin de fer de Sfax à Gafsa en 1896 (5), et celle de la ligne de Metlaoui à Redeyf en 1905 (6). Elle s'est, en outre,

---

(1) Conv. 17 mars 1902, approuvée par L. 6 avril 1902; conv. 15 mars 1910, approuvée par L. 11 avril 1910.

(2) V. *infra*, ch. III.

(3) Conv. du 12 octobre 1892, approuvées par L. 12 août 1894.

(4) V. pour le programme de 1902, les conventions approuvées par DD. beyl. 5 mai 1902, 5 juillet 1905, 3 mars 1906, 4 février 1908, — et pour le programme de 1907, les conventions approuvées par DD. beyl. 4 février et 8 juillet 1908, et l'avenant approuvée par D. beyl. 26 décembre 1910.

(5) D. beyl. 20 août 1896.

(6) Arr. directeur général des trav. publ. 27 mai 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

engagée, en 1906, à construire et exploiter à ses frais un embranchement de Tabbedit à Henchir-Souatir, raccordant au réseau de la Compagnie Bône-Guelma la ligne Metlaoui-Redeyf (1).

De son côté la Compagnie de Bône-Guelma a reçu en 1906 la concession des embranchements de Djerissa à Slata et de Bir-Kissa à La Goulette, destinés à diriger sur La Goulette des minerais de fer et de phosphate (2). Ces embranchements sont incorporés au réseau Tunis-cap Bon-Sahel.

1698. Enfin certaines villes ont été dotées, dans ces dernières années, de voies ferrées affectées à la circulation de tramways urbains et suburbains (3).

1699. L'ancien réseau de la Compagnie Bône-Guelma (lignes de la Medjerdah) a une longueur de 209 kilomètres. Son nouveau réseau comprenait, au 31 décembre 1907, 945 kilomètres en exploitation et 386 en construction.

Il y avait, à la même date, 360 kilomètres de chemins de fer industriels concédés, dont 243 en exploitation et 117 en construction.

Les tramways s'étendaient sur 32 kilomètres, à la date du 31 décembre 1908.

---

(1) D. beyl. 22 mai 1906.
(2) D. beyl. 4 juillet 1906.
(3) Lignes de Tunis et de sa banlieue, ligne de Radès à la mer, ligne de Tindja à Ferryville et à l'Arsenal.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE II

LEGISLATION SPÉCIALE

SECTION PREMIÈRE

VOIES FERRÉES DE L'ALGÉRIE

1700. Les voies ferrées d'Algérie ont été de bonne heure soumises à une législation analogue à celle de la métropole.

Un décret du 14 juillet 1862 a déclaré applicable en Algérie la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Un décret du 27 juillet 1862 y a rendu exécutoires l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi de 1845, — la loi du 27 février 1850, relative aux commissaires et sous-commissaires préposés à la surveillance administrative des chemins de fer, — le décret du 26 juillet 1852, concernant les inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer, — le décret du 22 février 1855 portant création d'un service spécial de surveillance des chemins de fer.

Les modifications apportées à l'ordonnance de 1846 par le décret du 1er mars 1901 ont été étendues à l'Algérie par un décret du 1er juillet suivant.

Ont été encore appliqués à l'Algérie : les lois du 26 octobre 1897 et du 17 avril 1906, sur les surtaxes locales temporaires (1), — l'arrêté ministériel du 10 octobre

---

(1) D. D. 14 mai 1898 et 26 avril 1910.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1901, réglementant la durée du travail effectif des agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies ferrées (1), — l'arrêté ministériel du 24 mai 1903, concernant la désinfection du matériel employé au transport des animaux vivants (2), etc.

1701. Il en est de même en ce qui concerne la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, ainsi que les décrets qui la complètent (3).

1702. Certaines dispositions ont, en outre, été édictées spécialement pour les chemins de fer algériens. Tels sont : l'arrêté du ministre des Travaux publics du 21 novembre 1892, prescrivant aux compagnies des mesures propres à prévenir les incendies le long des voies ferrées; l'arrêté interministériel du 5 juillet 1893, relatif au transport de la dynamite.

1703. Le décret, dit de rattachement, du 26 août 1881 avait placé les services civils de l'Algérie sous l'autorité directe des ministres compétents, et disposé que les lois, décrets, arrêtés, règlements et instructions ministérielles qui régissent en France ces divers services s'appliqueraient en Algérie dans toutes celles de leurs dispositions auxquelles il n'avait pas été dérogé par la législation spéciale de ce pays. Des décrets du 26 août 1881 et du 19 mai 1882 avaient en conséquence énuméré les objets sur lesquels le gouverneur général statuerait par délégation du ministre des Travaux publics.

Ces textes ont été abrogés par un décret du 31 décembre 1896. Le gouverneur général reçut alors des pouvoirs propres, qui ont été progressivement élargis par le décret du 18 août 1897, relatif aux services des travaux publics et des mines en Algérie, — le décret du 23 août 1898, portant organisation du gouvernement et de la haute admi-

(1) Déc. gouv. gén. 16 juin 1903.
(2) Déc. gouv. gén. 3 mai 1904.
(3) D. D. 17 juillet 1883, 1er juillet 1909 et 18 décembre 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nistration en Algérie, — la loi du 19 décembre 1900, qui a doté l'Algérie de la personnalité civile et d'un budget spécial, — le décret du 1er juillet 1901, rendant exécutoire en Algérie le décret du 1er mars précédent, — la loi du 23 juillet 1904, qui a décentralisé le service des chemins de fer algériens.

1704. L'Algérie peut désormais posséder des biens, créer des établissements d'intérêt colonial, concéder des chemins de fer ou autres grands travaux publics, contracter des emprunts. Elle est représentée dans les actes de la vie civile par le gouverneur général. Celui-ci ne peut concéder des chemins de fer qu'en vertu de délibérations conformes des délégations financières et du conseil supérieur, approuvées par une loi. Un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique suffit pour approuver ces délibérations et autoriser les travaux, lorsqu'il s'agit de chemins de fer d'embranchement de moins de 20 kilomètres de longueur (1). Tout affermage d'un chemin de fer d'intérêt général de plus de 20 kilomètres doit, de même, être approuvé par une loi (2).

1705. Les délégations financières et le conseil supérieur du gouvernement délibèrent également sur les modifications à apporter aux conventions existantes, sur le rachat et l'exploitation en régie des lignes actuellement concédées.

Leurs délibérations doivent, en principe, être approuvées par décret délibéré en Conseil d'État, contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances. En cas de rachat à l'amiable, la convention est délibérée par les délégations financières et le conseil supérieur dans les formes prévues pour le vote du budget, et approuvée par une loi (3).

---

(1) L. 19 décembre 1900, art. 1er.
(2) L. 23 juillet 1904, art. 7.
(3) *Ibid.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1706. La loi de 1904 n'a apporté aucun changement à la législation en matière de domanialité. Les chemins de fer d'intérêt général continuent de faire partie du domaine public de l'Etat (1). Il en est de même pour les tramways établis sur les routes nationales (2).

707. Le gouverneur général de l'Algérie exerce, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, les pouvoirs qui appartiennent à celui-ci en vertu des lois, règlements et conventions en vigueur, pour tout ce qui concerne la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général. Il peut, lorsqu'il le juge à propos, demander l'avis préalable des conseils institués auprès du ministre des Travaux publics, pour l'examen de ces questions (3).

Tous les pouvoirs conférés, dans la métropole, au ministre des Travaux publics en matière de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways, sont exercés par le gouverneur général. C'est lui qui concède les lignes de tramways qui, en vertu de la loi du 11 juin 1880, ne peuvent être concédées par les départements ou les communes (4).

1708. A la suite de la réforme opérée en 1904, a été créée, au gouvernement général de l'Algérie, une direction des chemins de fer, distincte de la direction des Travaux publics et des mines (5)

Le directeur des chemins de fer est chargé de toutes les affaires ressortissant au gouverneur général en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général, les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, y compris les voies ferrées des quais des ports (6).

Il siège, avec voix délibérative, pour les affaires intéressant l'Algérie, dans les conseils et comités institués auprès du ministre des Travaux publics (7).

---

(1) L. 23 juillet 1904, art. 6.
(2) C. d'Et. avis 8 août 1905.
(3) D. 1er juillet 1901, art. 2; L. 23 juillet 1904, art. 6.
(4) L. 23 juillet 1904, art. 8.
(5) Arr. gouv. gén. 30 janvier 1906, mod. 29 avril 1909
(6) Arr. gouv. gén. 30 janvier 1906.
(7) D. 6 février 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1709. Un service spécial des études et travaux des lignes nouvelles de chemins de fer à construire par la colonie a été institué à Alger (1).

1710. L'exploitation des lignes rachetées à la Compagnie franco-algérienne et de leurs prolongements a été réglée par deux décrets du 24 mars 1905. C'est la direction des chemins de fer de l'État qui est chargée de l'assurer. En ce qui concerne l'administration de ces lignes, le directeur des chemins de fer de l'État exerce les pouvoirs qui lui sont attribués par les décrets du 25 mai 1878 et du 10 décembre 1895, relatifs à l'organisation et à l'exploitation des chemins de fer de l'État; il relève du gouverneur général de l'Algérie, qui exerce les pouvoirs dévolus au ministre des Travaux publics par ces mêmes décrets.

L'effectif du conseil du réseau de l'État a été accru de deux membres, nommés par décret sur la proposition du ministre des Travaux publics après avis du gouverneur général.

L'organisation des services d'exploitation comprend, sous les ordres immédiats du directeur des chemins de fer de l'État : un chef du mouvement et du trafic; un chef du matériel et de la traction; un chef de la voie et des bâtiments. Le directeur des chemins de fer de l'État est représenté en Algérie par le chef du mouvement et du trafic.

Un agent ayant le titre de caissier des chemins de fer algériens de l'État est chargé d'opérer lui-même les recettes dont le recouvrement lui est confié, d'acquitter les dépenses assignées sur sa caisse et de centraliser les recettes et les dépenses effectuées dans les gares et stations. Il est nommé par arrêté de gouverneur général de l'Algérie sur la proposition du directeur des chemins de fer de l'État, et soumis aux mêmes contrôles que le caissier général des chemins de fer de l'État.

Le personnel du réseau des chemins de fer algériens de

---

(1) Arr. gouv gén. 16 septembre 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'État est distinct de celui du réseau métropolitain. Si les nécessités du service l'exigent, le directeur des chemins de fer de l'État peut détacher temporairement au service du réseau algérien des agents du réseau métropolitain, sous réserve de l'approbation du gouverneur général.

1711. Le décret du 25 août 1907, relatif au rachat des concessions de chemins de fer d'intérêt général de la Compagnie de l'Est-algérien, autorisait le gouverneur général de l'Algérie à pourvoir à l'exploitation en régie des lignes rachetées. Elle a fait l'objet d'un arrêté gouvernemental du 22 avril 1908.

Les lignes en question sont provisoirement exploitées, pour le compte de l'Algérie, par l'administration des chemins de fer algériens de l'État, mais elles forment un groupe distinct de ce dernier réseau et conservent le nom de réseau de l'Est-Algérien (1).

Les services d'exploitation comprennent, sous les ordres immédiats d'un chef de l'exploitation : un chef du mouvement et du trafic, un chef du matériel et de la traction, un chef de la voie et des bâtiments, un caissier. Le caissier, nommé par le gouverneur général avec l'agrément du ministre des Finances, est chargé de centraliser les recettes et d'acquitter les dépenses relatives à l'exploitation en régie du réseau de l'Est-Algérien; il doit verser au Trésor public un cautionnement en numéraire, dont le montant est déterminé par une décision du gouverneur général de l'Algérie, approuvée par le ministre des Finances; il est justiciable de la Cour des comptes (2).

Le personnel du réseau de l'Est-Algérien est entièrement distinct de celui des chemins de fer algériens de

---

(1) Par une dépêche du 5 avril 1908, le ministre des Travaux publics avait autorisé l'administration des chemins de fer algériens de l'Etat à assurer l'exploitation du réseau racheté de l'Est-algérien jusqu'au 1er janvier 1910. Le ministre, par une décision du 27 décembre 1910, a prorogé cette autorisation jusqu'au 1er janvier 1912. Le gouvernement général poursuit l'étude de la création d'une administration autonome, chargée de l'ensemble des services des chemins de fer rachetés par la colonie.

(2) D. 28 avril 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'État. Si les nécessités du service l'exigent, des agents des chemins de fer algériens de l'État peuvent, sous réserve de l'approbation du gouverneur général, être détachés au service du réseau de l'Est-Algérien et inversement.

1712. Le contrôle des chemins de fer d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways en Algérie a été organisé par un arrêté du ministre des Travaux publics du 24 février 1896 sur des bases analogues à celles établies en France par le décret du 30 mai 1895. La direction en est confiée à un inspecteur général des Ponts et chaussées ou des Mines, en résidence à Paris.

Le réseau des chemins de fer algériens de l'État et celui de l'Est-Algérien sont soumis à une inspection identique à celle qu'exercent, sur les autres réseaux algériens d'intérêt général, les fonctionnaires et agents relevant du gouverneur général de l'Algérie (1).

1712 *bis*. Les chemins de fer exploités par l'État en Algérie sont soumis, en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature, au même régime que les chemins de fer concédés (2).

SEÇTION II

VOIES FERRÉES DE LA TUNISIE

1713. La gestion du service des voies ferrées relève aujourd'hui exclusivement du gouvernement de la Régence. Les pouvoirs que possédait le gouvernement de la métropole pour le réseau de la Medjerdah, à raison de la garantie d'intérêt accordée par l'Etat français à la Compagnie de Bône-Guelma, ont été transférés au gouvernement tunisien par deux conventions,

(1) D. 24 mars 1905 et arr. gouv. 22 avril 1908.

(2) Décision de l'assemblée plénière des délégations financières algériennes du 3 juin 1910, approuvée par D. 3 mai 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en date des 17 mars 1902 et 15 mars 1910, qui ont réparti entre la France et la Tunisie la charge de la garantie d'intérêt (1).

1714. La police des chemins de fer est réglementée par un décret beylical du 16 octobre 1897, qui reproduit dans ses grandes lignes la législation métropolitaine, notamment la loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance du 15 novembre 1846. Les attributions qu'exercent en France le ministre des Travaux publics et les préfets, sont confiées en Tunisie au directeur général des travaux publics.

Les contraventions au décret précité, aux règlements sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, ainsi qu'aux arrêtés pris par le directeur général des travaux publics pour l'exécution desdits règlements, sont punies d'une amende de 16 à 300 francs. En cas de récidive dans l'année, l'amende est portée au double, et le tribunal peut, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois.

La juridiction française est seule compétente, dans tous les cas, pour connaître des infractions au décret de 1897 et des contestations soulevées par son application.

---

(1) Ces conventions, conclues entre les ministres des Finances et des Travaux publics, agissant au nom du gouvernement français, d'une part, et le ministre des Affaires étrangères, agissant au nom du gouvernement tunisien, d'autre part, ont été approuvées respectivement par les lois du 6 avril 1902 et du 11 avril 1910. La convention de 1902 avait accordé au gouvernement tunisien le droit d'apporter aux conditions d'exploitation des lignes garanties les modifications qu'il jugerait utiles, ainsi que celui d'homologuer les tarifs et d'autoriser les travaux complémentaires; mais elle subordonnait à l'adhésion des ministres des Finances et des Travaux publics toute modification des conventions en vigueur au 1er janvier 1903, et elle réservait au gouvernement français le droit de racheter les lignes garanties au moment qu'il jugerait opportun, après avis du gouvernement tunisien. Ces dispositions restrictives ont été implicitement abrogées par la convention de 1910, dont le but a été de donner à la Tunisie la liberté nécessaire pour réaliser les améliorations que peut comporter le régime actuel des lignes de la Medjerdah (V. la lettre du ministre des Affaires étrangères au ministre des Travaux publics en date du 10 août 1910, et la réponse de ce dernier en date du 10 octobre suivant).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1715. Le contrôle des lignes tunisiennes est régi par un arrêté du directeur des travaux publics du 10 décembre 1902 (1).

Il constitue un service unique, placé sous l'autorité du résident général et dirigé par le directeur général des travaux publics. Ce service se divise en contrôle de la voie et des bâtiments, contrôle de l'exploitation technique, contrôle de l'exploitation commerciale et contrôle du travail. Il est assuré par un ingénieur en chef, chef du service central des chemins de fer, assisté d'ingénieurs des Ponts et Chaussées, d'un inspecteur de l'exploitation commerciale, de conducteurs et de commissaires de surveillance administrative.

Le contrôle du matériel roulant et de la traction relève des contrôleurs des Mines en résidence à Tunis et dans les circonscriptions de l'intérieur de la Régence.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux ainsi que les frais du contrôle de l'exploitation sont supportés par les Compagnies concessionnaires (2).

1716. Un arrêté du résident général, du 23 septembre 1895, a créé un comité consultatif des chemins de fer tunisiens, destiné à assister le résident général dans l'examen de toutes les questions d'ordre général concernant les voies ferrées de la Régence, telles que création de lignes nouvelles, modification de l'assiette des lignes existantes, création ou modification des tarifs, horaires, etc.

Ce comité est présidé par le résident général ou par son délégué. En font partie de droit : le directeur général des

---

(1) L'arrêté du ministre des Travaux publics du 4 septembre 1895 qui avait réglementé le contrôle des chemins de fer tunisiens, a été implicitement abrogé par la convention du 17 mars 1902. V. la décision du ministre des Travaux publics du 16 juillet 1903.

(2) Les frais de contrôle sont de 25 francs par kilomètre et par an pour la Compagnie de Bône-Guelma (arr. dir. gén. trav. publ. 19 septembre 1898), et de 15 francs par kilomètre et par an pour la Compagnie des Phosphates de Gafsa (cahier des charges de la concession du chemin de fer de Sfax à Gafsa).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

travaux publics, le directeur des finances, le directeur de l'agriculture, le secrétaire général du Gouvernement. Il comprend, en outre, un officier délégué par le général commandant la division d'occupation, un ou deux délégués du commerce ou de l'industrie désignés par le résident général, un ou deux délégués de l'agriculture désignés de même.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE III

REGIME FINANCIER

SECTION PREMIÈRE

VOIES FERRÉES DE L'ALGÉRIE

1717. Les lignes concédées à la Compagnie P.-L.-M. ont été construites moyennant une subvention de l'Etat de quatre-vingts millions et la garantie, au taux de 5 0/0 (intérêt et amortissement), du capital dépensé par la Compagnie, jusqu'à concurrence du maximum de quatre-vingts millions.

Pour les autres lignes, le concours de l'autorité concédante repose sur un forfait de construction et un forfait d'exploitation, analogues à ceux qui ont été adoptés pour les compagnies secondaires d'intérêt général dans la métropole. L'exposé et la critique de ce système ont été faits dans un chapitre antérieur (1). Les détails d'application varient non seulement suivant les compagnies, mais encore suivant les lignes; on se reportera, à cet égard, de même qu'au sujet du partage des bénéfices, au texte des conventions et des cahiers des charges passés au cours de la constitution du réseau des chemins de fer de l'Algérie (2).

1718. La charge de la garantie d'intérêt s'élevait chaque année à une vingtaine de millions (3). Elle a été

(1) V. *supra*, n° 829 et suiv.
(2) V. le chap. I de la présente partie.
(3) Le chiffre le plus élevé (23,876,813 francs) a été atteint en 1893. Il est descendu à 11,600,013 francs en 1907. Dans ces chiffres

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

répartie entre la France et l'Algérie par la loi du 23 juillet 1904.

Depuis le 1er janvier 1905, les charges et les produits nets résultant annuellement tant des conventions relatives aux garanties d'intérêt et au partage des bénéfices que du rachat de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général établis en Algérie, sont inscrits respectivement aux dépenses obligatoires et aux recettes du budget spécial de la colonie.

Les avances de l'Etat aux compagnies de chemins de fer algériens sont remplacées par une subvention annuelle au budget de l'Algérie; cette subvention, fixée à forfait à 18 millions pour chacun des exercices 1905, 1906 et 1907, doit ensuite décroître annuellement de 300,000 francs pour les années 1908 à 1912, de 400,000 fr. pour les années 1913 à 1917 et de 500,000 francs à partir de 1918 jusqu'à l'année 1946, où elle prendra fin.

L'Etat garde à sa charge l'annuité de 3,661,036 francs, due à la Compagnie P.-L.-M. en représentation de la subvention qui lui a été allouée pour l'établissement des lignes dont elle est concessionnaire en Algérie.

Lorsque les produits nets encaissés par l'Algérie, à quelque titre que ce soit, du chef des voies ferrées établies sur son territoire excéderont les charges lui incombant pour l'ensemble de ces lignes, l'excédent sera partagé entre la métropole et la colonie dans la proportion des avances de garantie, annuités de rachat, intérêts d'emprunts ou insuffisances d'exploitation supportés respectivement par chacune d'elles jusqu'au moment du partage.

1719. Les règlements relatifs aux justifications financières des compagnies algériennes sont calqués sur ceux des grandes compagnies métropolitaines (1).

---

n'est point comprise l'annuité fixe de 3,661,036 francs représentant la subvention allouée par l'Etat à la Compagnie P.-L.-M.

(1) V. les décrets du 20 septembre 1863 (Compagnie P.-L.-M.), du 26 janvier 1880 (Compagnie de Bône-Guelma) et du 18 juin 1886 (Compagnie de l'Ouest-Algérien).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les comptes présentés par les compagnies concessionnaires ou fermières de chemins de fer et de tramways de l'Algérie sont soumis, dans les formes prévues par les lois, règlements et conventions, à la Commission supérieure de vérification des comptes (1).

1720. Les opérations des chemins de fer de l'Etat relatives au réseau algérien sont distinctes de celles du réseau métropolitain (2).

Le budget annuel d'exploitation des chemins de fer algériens de l'Etat est établi par le directeur des chemins de fer de l'Etat et arrêté par le gouverneur général de l'Algérie (3).

La durée de la période pendant laquelle doivent être consommés les faits de recette et de dépense de chaque exercice, pour le budget spécial des chemins de fer algériens de l'Etat, se prolonge jusqu'au 31 mars de la deuxième année de l'exercice pour compléter les opérations relatives à la liquidation et à l'ordonnancement des dépenses, et jusqu'au 30 avril de la même année pour compléter les opérations relatives au recouvrement des produits et au paiement des dépenses. Après le 30 avril de la deuxième année, l'exercice est clos; les crédits demeurés sans emploi sont annulés et les restes à recouvrer ou à payer sont reportés de droit et sous un titre spécial, au budget du service des chemins de fer algériens de l'Etat pour l'exercice courant (4).

Les sommes nécessaires au service des chemins de fer algériens de l'Etat, en cas d'insuffisance de produits, sont mises à la disposition du caissier, ou, pour son compte, à celle des agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, soit par le trésorier général de l'Algérie, soit par le payeur principal d'Oran, au moyen d'une

---

(1) L. 23 juillet 1904, art. 9. Le directeur des chemins de fer au gouvernement général de l'Algérie fait partie de la Commission. (D. 26 mai 1906.)

(2) D. 24 mars 1905, art. 4.

(3) *Ibid.* Art. 5.

(4) *Ibid.* Art. 7.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

demande de fonds visée par le directeur et appuyée par la quittance du caissier. Les sommes disponibles excédant les besoins du service sont versées par le caissier, soit à la caisse du trésorier général de l'Algérie, soit à celle du payeur principal d'Oran, et il en est délivré récipissé au nom du caissier. A cet effet il est ouvert, dans les écritures du trésorier général de l'Algérie ou du payeur principal d'Oran, un compte courant, qui est crédité des sommes versées et débité des sommes prélevées par le caissier des chemins de fer algériens de l'Etat, et qui retrace ainsi la situation par exercice. Ce compte est soldé, s'il y a insuffisance de produit, par l'imputation de l'excédent de dépense sur le crédit ouvert pour cet objet au gouvernement général de l'Algérie, ou, dans le cas contraire, par application du bénéfice aux produits divers du budget spécial de l'Algérie (1).

Le fonds de roulement destiné à assurer le service des approvisionnements des chemins de fer algériens de l'Etat reste distinct du fonds de roulement du réseau métropolitain. Le service des magasins est assuré en Algérie par un garde-magasin comptable principal, justiciable de la Cour des comptes (2).

Le compte d'administration, établi par ligne ou groupe de lignes dans les conditions fixées par un arrêté du gouverneur général, est présenté par le directeur des chemins de fer de l'Etat au gouverneur général dans le mois qui suit la clôture de l'exercice. L'approbation donnée par le gouverneur général au compte d'administration n'est définitive qu'après rapprochement avec les arrêts rendus par la Cour des comptes sur la gestion correspondante du caissier (3).

Les résultats généraux de l'exercice sont insérés, sous forme d'annexe, dans le compte publié chaque année par le ministre des Travaux publics. Les comptes de

---

(1) D. 24 mars 1905, art. 10 et 11.
(2) *Ibid.* Art. 12.
(3) *Ibid.* Art. 8.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gestion du caissier sont envoyés au gouverneur général par le directeur des chemins de fer de l'Etat (1).

1721. Les opérations des chemins de fer algériens de l'Etat relatives au réseau de l'Est-Algérien sont distinctes de celles du réseau proprement dit des chemins de fer algériens de l'Etat. Elles sont soumises aux mêmes règles (2).

1722. Chaque année le gouverneur général de l'Algérie adresse au ministre des Travaux publics un rapport sur la situation du service des chemins de fer et les résultats financiers de l'exploitation au cours de l'année (3).

SECTION II

VOIES FERRÉES DE LA TUNISIE

1723. Parmi les lignes exploitées en Tunisie par la Compagnie de Bône-Guelma, il faut distinguer, d'une part, le réseau de la Medjerdah et, d'autre part, les lignes comprises dans les programmes de 1892, 1902 et 1907.

1724. Le réseau de la Medjerdah (4) a été construit sans subvention en argent. Le Gouvernement tunisien a seulement fourni les terrains nécessaires à son établissement.

Par contre, les conventions passées par la Compagnie avec le Gouvernement français lui assurent, jusqu'à la date du 6 mai 1976, un minimum de revenu net annuel de 6 0/0 sur le capital de premier établissement du réseau, ainsi que les frais d'amortissement des emprunts contractés dans les limites de ce capital. Celui-ci est fixé

---

(1) D. 24 mars 1905, Art. 9.
(2) Arrêté gouvernemental du 22 avril 1908.
(3) L. 23 juillet 1904, art. 10.
(4) Ligne de la Medjerdah, embranchement de Pont-de-Trajan à Béja, ligne de Tunis à Hammam-el-Lif.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

forfaitairement à 168,700 francs par kilomètre jusqu'à concurrence d'un maximum de 220 kilomètres.

Les dépenses d'exploitation sont calculées à forfait, suivant les formules arrêtées par l'avenant du 20 décembre 1910 (1).

Il y a insuffisance de recettes quand la recette brute totale du réseau garanti, impôt déduit, ne couvre pas les dépenses forfaitaires d'exploitation, majorées des frais d'amortissement des emprunts contractés dans les limites du capital garanti. Les insuffisances sont couvertes, à titre d'avance, par un versement du Gouvernement tunisien, qui s'ajoute à celui afférent au revenu garanti sur le capital du premier établissement.

Il y a excédent de recettes, ou produit net, quand la recette brute totale, impôt déduit, est supérieure aux dépenses d'exploitation, majorées comme ci-dessus. En ce cas on déduit le produit net du revenu garanti.

Si le produit net de l'exploitation atteint ou dépasse le revenu minimum garanti (soit 6 0/0 du capital forfaitaire de premier établissement, ou 10,122 francs par kilomètre), il n'est rien dû par l'Etat à la Compagnie. L'excédent est affecté tout d'abord au remboursement, avec intérêts simples à 4 0/0, des sommes qui auront été avancées, pour les exercices antérieurs à 1910, afin de couvrir les insuffisances d'exploitation, et au remboursement, avec intérêts simples à 4,60 0/0, des sommes qui auront été avancées dans le même but pour les exercices postérieurs.

Lorsque ces sommes auront été intégralement remboursées, la partie du produit net comprise entre 10,122 fr. par kilomètre (soit 6 0/0 du capital forfaitaire de premier établissement) et 13,496 francs (soit 8 0/0 du même capital) sera versée au Gouvernement tunisien jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt à 4,60 0/0 des sommes dépensées par lui au titre des travaux complémentaires, puis sera affectée à la constitution et au main-

(1) Approuvé par D. beyl. 26 décembre 1910.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tien d'un fonds de réserve de 2,000 francs par kilomètre, destiné à faire face aux travaux complémentaires éventuels. Le surplus de cette partie de produit net sera versé à la réserve générale de la Compagnie.

La partie du produit net excédant 13,496 francs par kilomètre sera affectée au remboursement, avec intérêts simples à 4 0/0, des sommes qui auront été avancées, pour les exercices antérieurs à 1910, afin de former ou de compléter le revenu garanti de 10,122 francs par kilomètre et au remboursement, avec intérêts simples à 4,60 0/0, des sommes qui auront été avancées dans le même but pour les exercices postérieurs.

Lorsque ces sommes auront été intégralement remboursées, le surplus sera partagé par moitié entre l'Etat et la Compagnie.

La concession expirera le 31 décembre 1979. Dans la période comprise entre le 7 mai 1976 et le 31 décembre 1979, pour laquelle il n'y aura plus de revenu garanti, il sera pourvu, s'il y a lieu, par le Gouvernement tunisien aux insuffisances du compte d'exploitation. Si ce compte révèle au contraire un produit net, l'intégralité de ce produit sera affectée successivement dans les conditions indiquées ci-dessus et sans distinction de sa quotité : au remboursement des avances pour insuffisances d'exploitation, au paiement de l'intérêt des travaux complémentaires, au maintien du fonds de réserve, au remboursement des avances pour garantie de revenu, enfin à un partage par moitié entre l'Etat et la Compagnie.

En cas de rachat ou à l'expiration de la concession, si l'Etat reste créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec les sommes que l'Etat pourra devoir à la Compagnie pour la reprise du matériel, du mobilier et de l'outillage lui appartenant, ainsi que des approvisionnements. Les sommes restant disponibles sur le fonds de réserve de 2,000 francs par kilomètre seront versées par la Compagnie à l'Etat.

1725. Les travaux complémentaires du réseau de la Medjerdah sont, au double point de vue de l'imputation

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et de l'amortissement des dépenses, rangés en quatre catégories :

a) Les acquisitions complémentaires du matériel roulant ou de traction réalisées ou autorisées au compte de la Compagnie avant le 1er janvier 1911;

b) Tous les autres travaux complémentaires exécutés ou approuvés au compte de la Compagnie avant le 1er janvier 1911;

c) Les travaux complémentaires de toute nature approuvés après le 1er janvier 1911 et dont les dépenses sont prélevées sur le fonds de réserve;

d) Les travaux complémentaires de toute nature exécutés avant ou après le 1er janvier 1911 au compte du Gouvernement tunisien.

Le matériel roulant acquis dans la catégorie *a* doit rester la propriété de la Compagnie. Les travaux complémentaires de la catégorie *b* sont considérés comme compris dans le forfait de premier établissement. Les travaux payés sur le fonds de réserve ne produisent aucun intérêt. Les travaux payés par le Gouvernement tunisien en dehors de ce fonds de réserve donnent lieu à un intérêt de 4,60 0/0 à son profit; cet intérêt est prélevé sur les excédents de recette, dans les conditions précédemment exposées.

1726. Par la convention franco-tunisienne du 17 mars 1902 (1) le Gouvernement tunisien a pris à son compte, avec la participation du Gouvernement français, la charge annuelle de la garantie d'intérêt du réseau de la Medjerdah à partir du 1er janvier 1903, et éventuellement l'annuité de rachat de ce réseau. Une nouvelle convention, du 15 mars 1910 (2), a donné à la participation de la métropole le caractère d'une subvention à forfait. Fixée à 1,430,000 francs pour l'année 1910, cette subvention doit décroître régulièrement de 31,000 francs par an, pour prendre fin en 1957. Elle est versée au Gou-

(1) Approuvée par la loi du 6 avril 1902.
(2) Approuvée par la loi du 11 avril 1910.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vernement tunisien, quels que soient les résultats de l'exploitation, dans les quatre premiers mois de l'année, pour l'année précédente. En cas d'insuffisance du versement forfaitaire de l'Etat français pour une année déterminée, le déficit doit être couvert au moyen d'un prélèvement sur les fonds de garantie que la Tunisie est tenue de constituer sur les premiers excédents. A partir du 1er janvier 1957, le Gouvernement tunisien assumera la charge totale de la garantie d'intérêt et de l'annuité de rachat (1).

1727. Les lignes du nouveau réseau de la Compagnie de Bône-Guelma (programmes de 1892, 1902 et 1907) ont été construites les unes par la Compagnie aux frais du Gouvernement tunisien avec ou sans stipulation de forfait, les autres par l'Etat tunisien lui-même. Dans ce dernier cas, les dépenses de premier établissement sont arrêtées contradictoirement dans le délai de cinq ans à dater du 31 décembre de l'année de l'ouverture à l'exploitation.

Les dépenses d'exploitation sont calculées forfaitairement d'après des barèmes qui diffèrent suivant les lignes (2).

L'exploitation de ces chemins donne lieu à trois comptes distincts : le premier, relatif à la ligne de Djedeïda à Bizerte; le deuxième, relatif aux embranchements de cette ligne (Mateur-Nefzas-Tabarka et Mateur-Nebeur-Mellègue); le troisième, relatif à l'ensemble du réseau à voie étroite.

Pour l'établissement des trois comptes annuels d'exploitation, on procède de la manière suivante :

Les insuffisances de recettes sont couvertes, à titre d'avance, par un versement du Gouvernement tunisien.

---

(1) La garantie d'intérêt du réseau de la Medjerdah se montait en 1907 à 1,473,299 francs (d'après le compte présenté par la Compagnie). Le chiffre le plus élevé qu'elle ait atteint est celui de 3,095,919 francs en 1888.

(2) V. l'avenant du 20 décembre 1910, approuvé par D. beyl. 26 décembre suivant.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les excédents de recettes, dès qu'il s'en produit, sont d'abord employés à rembourser au Gouvernement tunisien les sommes, augmentées de leurs intérêts simples au taux de 4,60 0/0, qu'il a avancées pour couvrir les insuffisances. Ce remboursement une fois fait, l'excédent des recettes brutes sur les dépenses d'exploitation, calculées d'après les barêmes convenus, est versé à l'Etat, jusqu'à concurrence de l'intérêt à 4,60 0/0 du capital d'établissement. Ces prélèvements effectués, s'il reste un excédent, il est employé à constituer et à maintenir un fonds de réserve de 1,500 francs par kilomètre pour chacun des deux comptes de la voie normale, et de 500 francs par kilomètre pour le compte de la voie étroite; ces fonds sont destinés à faire face aux dépenses des travaux complémentaires. Le surplus doit être partagé par moitié entre le Gouvernement tunisien et la Compagnie. En cas de rachat ou à l'expiration de la concession, les sommes restant disponibles sur les trois fonds de réserve doivent faire retour à l'Etat (1).

1728. Les travaux complémentaires du nouveau réseau de la Compagnie de Bône-Guelma sont à la charge du Gouvernement tunisien. Ils sont rangés en deux catégories au point de vue de l'amortissement des dépenses : les travaux payés sur les fonds de réserve à ce destinés ne produisent aucun intérêt; les travaux payés en dehors de ces fonds de réserve donnent lieu, au profit du Gouvernement tunisien, à un intérêt de 4,60 0/0.

1729. L'avenant du 20 décembre 1910 a fixé l'expiration de la concession de la Compagnie de Bône-Guelma à la date du 31 décembre 1979 pour l'ensemble de son réseau et a reculé jusqu'au 1er janvier 1936 la date de l'ouverture du droit de rachat. En retour, la Compagnie s'est engagée à verser au Gouvernement tunisien, dans les trois premiers mois de chaque année, à partir du 1er janvier

(1) Le nouveau réseau de la Compagnie de Bône-Guelma a donné en 1907 un produit net de 3.944.093 francs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1911 et jusqu'au rachat complet ou à l'expiration de sa concession, une annuité de 300,000 francs.

1730. La faculté de rachat pourra s'exercer, à partir du 1er janvier 1936, séparément pour chacun des deux groupes non divisibles ci-après : 1° le réseau de la Medjerdah, la ligne de Bizerte et ses embranchements; 2° le réseau à voie étroite.

Si le rachat du premier groupe de lignes est opéré, la Compagnie n'aura droit à aucune indemnité basée sur le produit net de ces lignes. Elle recevra seulement, pour chacune des années restant à courir jusqu'au 6 mai 1976 inclus, le minimum de revenu net garanti au capital de premier établissement du réseau de la Medjerdah, augmenté des frais d'amortissement des emprunts contractés dans les limites dudit capital, et d'une somme de 70,000 francs pour les frais de son service des titres.

Si le rachat du réseau à voie étroite est opéré, la Compagnie aura droit à une indemnité annuelle, égale au produit net moyen des cinq meilleures années de la période 1911-1917 et en tout cas non inférieure au produit net de l'année 1917.

1731. Les concessions faites à la Compagnie des phosphates de Gafsa ne comportent ni subvention ni garantie d'intérêt.

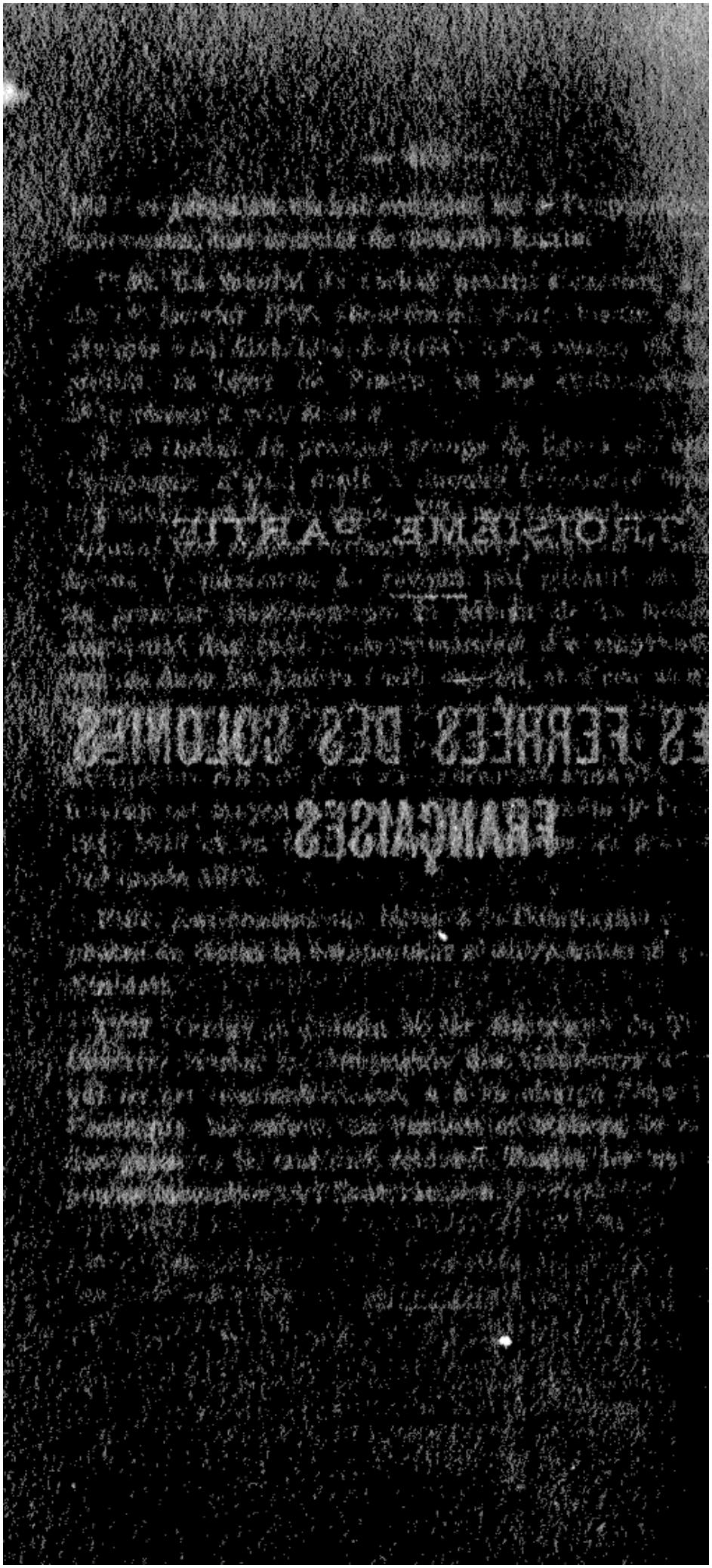
1732. Quant au chemin de fer électrique de Tunis-La Goulette-Marsa, la Compagnie des tramways de Tunis, qui en est concessionnaire, a à sa charge l'équipement électrique, les usines, les remises et ateliers, le mobilier des gares et le matériel roulant. Toutes les autres dépenses incombent à l'Etat tunisien.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TROISIÈME PARTIE

VOIES FERRÉES DES COLONIES FRANÇAISES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

PRÉAMBULE

1733. L'ouverture de nouvelles contrées à la civilisation et leur participation au commerce mondial nécessitent des voies de communication sûres et rapides qui permettent de mettre en valeur les richesses du sol et du sous-sol et d'assurer la régularité du trafic jusque dans les régions les plus éloignées.

Dans les pays dotés de rivières navigables ou baignés par la mer, l'eau constitue un élément de transport naturel. Mais la majeure partie de notre domaine colonial est formée de vastes continents, où, très souvent, — en particulier dans nos possessions d'Afrique et d'Indo-Chine, — la navigation intérieure est entravée par des rapides ou des cataractes qui empêchent l'utilisation des fleuves pour les relations commerciales.

Les voies d'eau ne pouvant servir aux transactions, il faut y suppléer par des voies de terre. Mais la construction de routes aux colonies est difficile et onéreuse. Il faut, en effet, qu'elles soient établies très solidement pour éviter leur détérioration par les eaux et, dans ce cas, elles coûtent presque aussi cher que les voies ferrées.

Le développement des colonies est donc entièrement lié au développement des chemins de fer; aussi a-t-on pu dire avec raison que la question coloniale était, pour une large part, une question de travaux publics (1).

1734. C'est dans la période de 1875 à 1885 que furent entreprises nos premières voies ferrées coloniales, gé-

(1) Voir l'ouvrage intitulé : *Les chemins de fer coloniaux français* par R. Godfernaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

néralement sur l'initiative et avec le concours direct ou indirect de l'Etat français. C'est en 1877 que le ministre de la Marine et des Colonies concédait le chemin de fer de La Réunion qui devait être, quelques années plus tard, racheté par l'Etat.

M. de Freycinet chargeait peu après une Commission extraparlementaire d'étudier le projet, conçu par Faidherbe, qui consistait à joindre les deux grandes villes du Sénégal, Dakar et Saint-Louis, puis à utiliser le cours du Sénégal jusqu'à Médine, point de départ d'une seconde ligne allant jusqu'au Niger. L'exécution de ces deux lignes était décidée; la première était concédée par le ministre de la Marine et la deuxième exécutée en régie.

En Indo-Chine on procédait timidement à quelques essais du même genre. Le gouverneur de la Cochinchine décidait en 1881 la création, à titre d'expérience, d'un tronçon de chemin de fer d'un intérêt local entre Saïgon et Mytho. D'autre part, l'expédition du Tonkin, en 1885, provoquait la construction d'une ligne stratégique de Phu-lang-thuong à Lang-son.

1735. Mais les difficultés de toutes sortes que provoquèrent la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés au Soudan et à La Réunion, aliénèrent l'opinion publique de la métropole, et paralysèrent l'action de l'Etat dans l'œuvre des grands travaux publics coloniaux. Il appartenait désormais aux colonies de créer elles-mêmes, au fur et à mesure de leurs ressources et de leurs besoins, les moyens de communication nécessaires à la mise en valeur de leurs richesses et à leur développement économique.

C'est seulement vingt années après l'ère des débuts que furent édictées les chartes des voies ferrées coloniales. Ce furent les lois des 10 février 1896 et 25 décembre 1898 qui autorisèrent l'Indo-Chine à contracter des emprunts de 280 millions pour la construction de chemins de fer, les lois d'emprunts de Madagascar des 14 avril 1900 et 18 avril 1905 (63 millions) et celles de l'Afrique occidentale française des 5 juillet 1903, 22 janvier 1907 et 18 février 1910 (169 millions).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans les autres colonies, des emprunts plus modiques ont été contractés pour le même objet, ou bien des conventions ont été passées avec différentes Compagnies pour la construction et l'exploitation des nouveaux réseaux de voies ferrées.

1736. Nous diviserons notre exposé en deux parties; nous envisagerons dans la première les mesures générales d'exécution des voies ferrées coloniales; dans la seconde nous ferons l'étude distincte de chaque chemin de fer au point de vue historique, administratif et financier, en commençant par indiquer le régime des voies ferrées dans les colonies comprises dans un gouvernement général, Indo-Chine, Afrique occidentale française et Madagascar, puis celui des voies ferrées des autres colonies, c'est-à-dire de la Côte des Somalis, de La Réunion, de l'Inde française et de la Nouvelle-Calédonie.

Cette distinction se justifie au point de vue historique, financier et administratif. La constitution des gouvernements généraux a, en effet, généralement provoqué l'élaboration de grands projets de travaux publics et en particulier l'étude de chemins de fer importants. Au point de vue financier, le groupement de plusieurs colonies donne à la fédération de colonies une capacité financière plus étendue; le gouverneur général a la faculté de contracter directement des emprunts; enfin, si la voie ferrée n'est pas construite sur fonds d'emprunt, son exécution peut être assurée avec plus d'élasticité, au moyen des ressources des différents budgets des colonies fédérées. Enfin, au point de vue administratif, les gouverneurs généraux exercent, par voie d'arrêtés, le pouvoir réglementaire dans leurs gouvernements. Ces arrêtés sont susceptibles de recours devant le Conseil du contentieux administratif de la colonie. L'organisation administrative et financière des divers chemins de fer du groupe, lorsqu'ils sont exploités en régie, tend à devenir commune, le gouverneur général se trouvant placé, vis-à-vis des lieutenants-gouverneurs des colonies

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fédérées, dans une situation analogue, sauf la distinction indiquée ci-dessus en ce qui concerne le recours, à celle du ministre des Travaux publics vis-à-vis des préfets des divers départements (1).

---

(1) Pour la bibliographie, consulter les ouvrages officiels du ministère des Colonies, les traités de législation coloniale, notamment le traité de M. Paul Dislère; consulter également l'ouvrage : *Les chemins de fer et tramways des colonies*, par M. Ch. Rotté, auquel nous avons fait de précieux et importants emprunts.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE PREMIER

RÉGIME GÉNÉRAL DES VOIES FERRÉES COLONIALES

CHAPITRE PREMIER

MESURES PRÉALABLES A L'EXECUTION

1737. La construction des chemins de fer coloniaux ne nécessite pas des formalités aussi nombreuses et aussi compliquées que celles qui sont obligatoires pour la construction des chemins de fer métropolitains.

Il faut, d'ailleurs, faire immédiatement une remarque générale : c'est qu'il n'existe pas, pour l'exécution des travaux publics ou la construction des chemins de fer, une législation générale applicable à tout notre domaine colonial; les dispositions réglementaires varient d'une colonie à l'autre; et il n'est pas rare que des actes administratifs, qui ont une apparence régulière, ne soient, en fait, d'une légalité contestable.

1738. La construction d'un chemin de fer nécessite l'étude d'un avant-projet ; cette étude est, dans la pratique, confiée à une mission technique, fréquemment composée d'officiers, qui doit reconnaître le terrain, étudier le tracé de la future ligne, établie invariablement à voie de 1 mètre.

Les études techniques faites dans la colonie sont contrôlées par l'inspection générale des travaux publics des colonies, qui joue, dans la construction et le contrôle

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des chemins de fer, un rôle absolument prépondérant, à la fois comme représentant technique des colonies dans la métropole, et comme conseil technique du ministre, appelé à statuer (1).

1739. Lorsqu'il s'agit de chemins de fer métropolitains, l'avant-projet est, avant d'être approuvé, soumis à une enquête qui a pour objet de faire apparaître l'utilité publique des lignes projetées et de recueillir les vœux et réclamations des populations traversées. Cette enquête n'a généralement pas lieu, pour les chemins de fer coloniaux. Quelquefois cependant, lorsque le chemin de fer traverse des villes importantes, une enquête *de commodo et incommodo* est prescrite par arrêté du gouverneur.

1740. L'avant-projet est adressé par le gouverneur au ministre des Colonies qui, avant de se prononcer, prend l'avis du comité des travaux publics des colonies. Ce comité, organisé par décret du 31 janvier 1897, est composé d'un certain nombre de fonctionnaires ne dépendant pas du ministère des Colonies et d'ingénieurs civils; il n'a qu'un rôle purement consultatif. Si des observations sont faites au projet ou si des remaniements sont demandés, le dossier est renvoyé à la colonie; sinon, il est approuvé par le ministre des Colonies.

D'une façon générale, ce dernier joue, dans l'étude des questions de chemins de fer intéressant les colonies, un rôle analogue à celui dévolu au ministre des Travaux publics pour les chemins de fer métropolitains.

1741. A côté du ministre se trouve également placée une Commission permanente des marchés et des recettes, organisée par arrêtés ministériels des 8 novembre 1887, 16 mai 1889, 10 août 1889 et 10 mars 1896, qui examine toutes les questions relatives à l'adjudication des travaux (en cas de concession), ainsi qu'à l'achat des

---

(1) V. D.D. 17 août 1894, 17 août 1897, 11 janvier 1909, et 14 octobre 1910.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

objets mobiliers, du matériel roulant et des matériaux employés pour les gros ouvrages d'art.

1741 *bis*. Il n'y a pas, en matière de chemins de fer coloniaux, de formalités spéciales pour la déclaration d'utilité publique qui, en fait, résulte soit d'une disposition spéciale de la loi autorisant la colonie à contracter un emprunt pour la construction de ses chemins de fer (par exemple, en Indo-Chine, en Afrique occidentale française), soit d'un décret autorisant l'ouverture des travaux (par exemple à Madagascar) ou même d'un arrêté (par exemple en Nouvelle-Calédonie).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE II

CONSTRUCTION

SECTION PREMIÉRE

EXPROPRIATION

1742. Avant d'entreprendre les travaux, il est nécessaire de prendre possession des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer.

Au point de vue légal, les principales dispositions de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ont été rendues applicables dans la plupart des colonies, par des actes spéciaux.

C'est ce qui a été réalisé à La Réunion par le sénatus-consulte du 3 mai 1856, qui a été, lui-même, mis en vigueur par les décrets du 21 avril 1880 au Sénégal, du 15 février 1889 aux colonies du Haut-Sénégal et Niger, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire, du Dahomey, le par décret du 14 septembre 1880 dans l'Inde française et par le décret du 2 juin 1881 à la Guyane.

Des dispositions analogues à celles du sénatus-consulte de 1856 ont été déclarées applicables à la Cochinchine, par décret du 18 février 1878 (1).

Il faut, en outre, signaler deux dispositions spéciales en la matière. L'expropriation est régie, à Madagascar, par la loi malgache du 27 avril 1896, et, dans l'Afrique occidentale française, par le décret du 23 octobre 1904,

---

(1) Pour l'Indo-Chine, V. arr. gouv. gén. 21 février 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui détermine la condition légale du domaine public dans la colonie, et prévoit une sorte d'expropriation, pour cause d'utilité publique, des terres collectives indigènes, avec un système de compensations. L'occupation de ces terres et les compensations qui peuvent être dues sont prononcées par le gouverneur de la colonie, en conseil d'administration.

1743. En pratique, même dans les colonies où un régime analogue à celui de la loi de 1841 est en vigueur, il est assez fréquent qu'on ne l'applique que dans les cas exceptionnels où les lignes à construire traversent des villes ou des bourgades importantes.

Le plus souvent, les terrains sur lesquels sont construites les voies ferrées coloniales sont des biens inoccupés ou faisant explicitement partie du domaine public, en vertu des actes réglementant le régime foncier, et qu'un arrêté du gouverneur affecte à la construction du chemin de fer (1).

Lorsqu'on se trouve en présence de propriétés privées, des négociations amiables s'engagent et des compensations sont données.

On comprend que, en raison de toutes ces opérations, l'Administration soit mieux à même que les particuliers de se procurer les terrains nécessaires à l'établissement de la ligne; aussi est-il d'usage, même lorsque le chemin de fer est concédé, que les terrains soient fournis par la colonie (exception faite pour le chemin de fer de La Réunion, où les achats de terrains ont été laissés à la charge de la Compagnie).

---

(1) Arr. gouv. gén. Madagascar, 22 mars 1904, affectant à la construction du chemin de fer, une bande de terrain de 100 mètres de largeur.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION II

CONSTRUCTION PAR UN CONCESSIONNAIRE

1744. La construction des lignes coloniales peut être faite par voie de concession ou par voie de régie. Disons immédiatement que le régime des concessions ne paraît pas approprié à ces opérations.

La méthode rapide que l'on est obligé de suivre pour la préparation des avant-projets et même des projets ne peut mettre le concessionnaire qu'en présence d'études forcément sommaires; il peut en résulter, en cours d'exécution, des changements importants dans la quantité des terrassements, dans les dimensions des ouvrages d'art et même dans le tracé des lignes.

Le recrutement de la main-d'œuvre est extrêmement difficile, surtout lorsqu'il n'est pas appuyé par les moyens d'action dont dispose l'Administration; le travail s'exécute fréquemment dans des conditions douteuses de sécurité, pour les biens et les personnes. Enfin, le climat n'est pas sans être une cause de difficultés sérieuses. Dans ces conditions, il ne faut pas s'étonner que l'exécution des travaux puisse donner lieu à des majorations de plus de 100 0/0 par rapport aux évaluations les plus sérieuses.

1745. Ce n'est pas, d'ailleurs, l'attrait des bénéfices à réaliser sur l'exploitation qui peut attirer les concessionnaires, car un grand nombre de lignes coloniales sont construites, soit dans un but militaire, soit dans un but de pénétration politique, et souvent il est nécessaire que les tarifs soient fixés assez bas pour que la colonie retire du travail public tous les résultats qu'elle en attend.

Ce n'est que lorsque la civilisation et le développement économique de la région traversée ont suffisamment progressé que ces lignes peuvent procurer aux exploitants des bénéfices appréciables; mais, souvent, cette

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

période ne vient qu'après un nombre d'années trop long pour les sociétés qui doivent, dès le début de l'exploitation, donner aux capitaux engagés, la rémunération sur laquelle ceux-ci sont en droit de compter.

1746. Dans ces conditions, la colonie peut trouver ou de mauvais concessionnaires, acceptant toutes les conditions mais acculés en peu de temps à la faillite et laissant la ligne inachevée, ou de bons concessionnaires qui sont obligés de faire leurs évaluations, en supposant que toutes les mauvaises chances qu'ils peuvent courir se réaliseront.

Dans ce second cas, si, en exécution, les difficultés sont moins grandes que celles qu'ils avaient prévues, les concessionnaires réalisent un bénéfice énorme; s'il survient, au contraire, des événements de force majeure ou des éventualités non prévues, qui bouleversent les estimations primitives, les concessionnaires réclament la modification de leurs conventions et il est souvent difficile, en équité, de ne pas consentir à la revision du contrat.

1747. D'une façon générale, la concession qui peut avoir, dans les pays de civilisation développée, l'avantage de pousser le concessionnaire à réaliser, par la bonne organisation des travaux, par l'habileté dans la direction des chantiers, par l'autorité dans la conduite du personnel des économies sur les estimations, ne présente plus d'intérêt, lorsque l'ordre de grandeur de ces économies est nettement inférieur à celui des majorations que les événements imprévus peuvent normalement entraîner.

Aussi, après avoir eu recours à la concession pour l'exécution des premiers chemins de fer coloniaux (chemin de fer de La Réunion, chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, chemin de fer de Saïgon à Mytho), a-t-on abandonné ce mode de construction pour celui de l'exécution en régie, à moins qu'il ne s'agisse de construire une ligne qui pénètre en pays étranger. Il a paru, dans ce dernier cas, qu'il était plus facile de conclure

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des accords diplomatiques, lorsque la construction des lignes internationales devait être assurée par des entreprises privées; la construction d'un chemin de fer par un État ou par une colonie, sur le sol d'un État étranger, pouvait au contraire être critiquée comme constituant, dans une certaine mesure, un empiétement sur la souveraineté de ce dernier État (1).

Ce sont ces raisons qui ont conduit à concéder les lignes de Haïphong à Yunnan-Sen, de Djibouti à Addis-Abeba, et les deux petites lignes des établissements français de l'Inde.

1748. La construction des lignes concédées devrait, en principe, être exécutée avec les capitaux fournis par les concessionnaires; en réalité, il y a peu de lignes coloniales qui puissent être construites dans ces conditions, et la puissance publique (Etat ou Colonie) doit intervenir pour accorder aux concessionnaires des avantages qui leur permettent de mettre sur pied leurs combinaisons financières.

Les avantages qui peuvent leur être accordés, sont : soit une subvention de l'État (Dakar à Saint-Louis) ou de la colonie (Chemin de fer du Yunnan), soit une garantie d'intérêt du capital fourni par le concessionnaire, garantie qui peut être à la charge de l'État (chemins de fer de Djibouti à Addis-Abéba) ou de la colonie (Chemin de fer du Yunnan).

1749. Un système, très fréquemment employé en Amérique, a été souvent proposé pour l'exécution de lignes coloniales : c'est celui par lequel on accorde à l'entrepreneur du chemin de fer des concessions territoriales. Un assez grand nombre de propositions ont été présentées dans cet ordre d'idées, en vue de la concession des

(1) Il faut cependant remarquer que la construction, par l'Etat français lui-même, de la ligne du Yunnan était formellement prévue par une clause des accords franco-chinois des 9 et 10 avril 1898 : « ... le Gouvernement chinois accorde au *Gouvernement français*, ou à la Compagnie que celui-ci désignera, le droit de construire un chemin de fer, etc... »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chemins de fer du Dahomey, de la Guyane ou de Madagascar; mais les pouvoirs publics et spécialement le Parlement ont toujours témoigné peu de sympathie pour ce système et aucune convention de ce genre n'a été ratifiée.

SECTION III

CONSTRUCTION EN RÉGIE

1750. Le procédé habituellement suivi est, actuellement, la construction en régie.

Au début de la construction des chemins de fer coloniaux, l'Etat est intervenu dans différents cas, notamment pour la ligne de Kayes au Niger et pour quelques tronçons des lignes de l'Indo-Chine.

Actuellement, ce sont les colonies qui construisent. Elles utilisent généralement, pour la direction des travaux de construction, un personnel militaire, emprunté le plus souvent au 5e régiment du génie, — régiment des chemins de fer —; elles trouvent par ce moyen, en même temps que les garanties de compétence technique, l'avantage de pouvoir obtenir immédiatement, en nombre suffisant et pour le temps voulu, le personnel nécessaire à la ligne à créer.

1751. Pour se procurer les ressources financières nécessaires à l'exécution de la ligne, les colonies peuvent recourir à différents systèmes :

1° Ressources ordinaires de la colonie (section du chemin de fer de Madagascar sur la côte orientale, et tramways de Porto-Novo à Sakété);

2° Subventions de l'Etat;

3° Emprunts. Ces emprunts sont généralement garantis par l'Etat (Afrique occidentale française, Madagascar). Ils ne sont quelquefois garantis que par la colonie elle-même; c'est le cas de l'Indo-Chine (emprunt de 200 millions, autorisé par la loi du 25 décembre 1898).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1752. L'ouverture des travaux sur chacune des sections du chemin de fer à construire est généralement prononcée par décrets, en vertu des dispositions des lois d'emprunt, exceptionnellement, par arrêtés du gouverneur général (art. 2 de la loi du 25 décembre 1898, Indo-Chine).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE III

EXPLOITATION

Comme la construction, l'exploitation peut être assurée par voie de concession ou en régie.

SECTION PREMIÈRE

EXPLOITATION CONCÉDÉE

1753. L'exploitation par voie de concession est naturellement le cas normal des lignes qui ont été construites par des concessionnaires (Dakar à Saint-Louis, Laokay à Yunnan-Sen, Chemin de fer franco-éthiopien).

La pauvreté relative des territoires à desservir et les aléas de l'exploitation dans des pays souvent troublés n'auraient pas permis de trouver des concessionnaires se chargeant de l'exploitation à leurs risques et périls. Aussi a-t-il fallu chercher des combinaisons donnant aux concessionnaires certaines garanties, dans le cas où le trafic se révélerait insuffisant.

En fait, il a fallu remanier, après coup, la plupart des conventions primitivement passées avec les concessionnaires. Elles sont aujourd'hui généralement basées sur le principe d'un minimum de recettes garanti et du remboursement des dépenses réelles d'exploitation, avec prime d'économie, lorsque ces recettes restent inférieures à celles qui résulteraient de l'application d'une formule forfaitaire. Elles prévoient habituellement le remboursement des avances faites par l'Etat ou la colonie, et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

contiennent généralement des clauses de partage des bénéfices.

1754. A côté de ce mode d'exploitation, il faut signaler la concession ou, plus exactement, l'affermage de l'exploitation d'une ligne construite par l'Etat. C'est le cas de la première section de la ligne du Yunnan (Haïphong à Laokay) du chemin de fer du Dahomey et du chemin de fer de Saïgon à Mytho, dont l'exploitation sera d'ailleurs assurée directement par la colonie, à partir du 1er janvier 1912.

Ce système peut donner lieu à des critiques. Si la ligne est bonne, la colonie perd, en effet, une partie des bénéfices qui est abandonnée aux fermiers. Si les résultats sont mauvais, la colonie est forcée de parer aux déficits de l'exploitation.

SECTION II

EXPLOITATION EN RÉGIE

1755. L'exploitation peut être assurée par l'Etat (c'est le cas du chemin de fer de La Réunion depuis qu'a été prononcée la déchéance de la Compagnie concessionnaire) ou par la colonie, soit qu'il s'agisse de lignes antérieurement construites par un concessionnaire (ce sera le cas à partir du 1er janvier 1912 pour la ligne de Saïgon à Mytho), soit de lignes construites en régie.

§ 1. — *Régime administratif.*

1756. Le chemin de fer de La Réunion, nous l'avons dit, est un chemin de fer d'Etat; son administration se rapproche de celle des chemins de fer de l'Etat en France et le rôle du ministre est prépondérant. Pour les autres colonies, le ministre n'a qu'un droit de contrôle supérieur et n'intervient qu'au point de vue technique pour l'approbation du programme des travaux ou pour la désignation des directeurs des chemins

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de fer, sur la proposition du gouverneur général (Afrique occidentale française).

1757. L'organisation des régies de chemins de fer présente une certaine analogie dans les deux unions de colonies qui constituent l'Afrique occidentale française et l'Indo-Chine. Dans l'une et dans l'autre, la plupart des pouvoirs exercés, en France, par le ministre sont dévolus aux gouverneurs généraux, les lieutenants-gouverneurs ou résidents supérieurs jouant un rôle analogue à celui des préfets. Mais, tandis que dans l'Afrique occidentale française il y a quatre directeurs locaux des chemins de fer (Kayes au Niger, Thiès à Kayes, Côte d'Ivoire et Guinée), ne relevant que du gouverneur général, assisté d'un conseil consultatif, les chemins de fer de l'Indo-Chine sont divisés en trois régions (Nord, Centre, Sud), ayant chacune à leur tête un ingénieur en chef, sous l'autorité supérieure d'un directeur unique des chemins de fer.

Dans les autres colonies, les systèmes d'organisation sont forcément plus simples, les gouverneurs exerçant à la fois des pouvoirs analogues à ceux du ministre et à ceux du préfet, dans la métropole. Généralement aussi, il n'y a pas de directeur spécial pour le chemin de fer; la direction en est confiée au chef du service des travaux publics de la colonie (Madagascar, Nouvelle-Calédonie).

1758. Fréquemment, les actes constitutifs des régies prévoient, pour la gestion du chemin de fer, la division en plusieurs services. Il y a généralement deux services, mais les parties constitutives de ces deux services varient suivant les colonies.

Lorsque les chemins de fer comportent des prolongements ou des lignes nouvelles à construire, il est habituel que le service de l'exploitation soit distinct de celui de la construction, le personnel militaire pouvant être utilisé pour le service de la construction, dans les conditions fixées par les décrets des 20 avril 1899 et 19 septembre 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1759. Le personnel civil des chemins de fer est recruté, pour la plus grande part (1), dans le personnel des travaux publics des colonies, qui est organisé, en ce qui concerne l'Indo-Chine, par un décret du 18 janvier 1905, en ce qui concerne La Réunion, par des arrêtés du ministre des Colonies, et en ce qui concerne les autres colonies, par les dispositions du décret du 5 août 1910, qui les répartit en *cadre général* pouvant servir dans toutes les colonies, *cadres locaux*, qui sont spéciaux à chaque colonie, et enfin en *cadres auxiliaires*, qui peuvent être recrutés temporairement, dans chaque colonie, pendant les périodes d'exécution des grands travaux publics.

§ 2. — *Régime financier.*

1760. On trouve, en ce qui concerne le budget des chemins de fer coloniaux, un grand nombre de systèmes différents.

En Indo-Chine, le budget du chemin de fer n'est pas distinct du budget de la colonie, ce qui présente des inconvénients sérieux lorsqu'on veut se rendre compte des résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer. D'autre part, les recettes de l'emprunt et les dépenses effectuées au moyen de fonds provenant de l'emprunt sont elles-mêmes incorporées au budget général. La distinction n'est donc pas possible entre les dépenses supportées par le budget ordinaire et le budget extraordinaire, ou entre les dépenses de construction et les dépenses d'exploitation.

1761. Le budget du chemin de fer de la Nouvelle-Calédonie est également incorporé au budget de la colonie.

1762. Dans toutes les autres colonies, les budgets des chemins de fer forment des budgets annexes.

---

(1) Il peut également comprendre des militaires hors cadres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour celui de La Réunion, c'est un budget annexe au budget de l'Etat et, comme tel, soumis chaque année au contrôle du Parlement; pour toutes les autres colonies, ce sont des budgets annexes aux budgets des différentes colonies, soit au budget local (Madagascar), soit au budget général (Afrique occidentale française).

1763. L'approbation du budget des chemins de fer a lieu dans les mêmes formes que le budget dont celui-ci constitue une annexe; elle est donnée normalement par décret, exceptionnellement par décision ministérielle (Madagascar).

Il faut enfin signaler que les crédits supplémentaires doivent être approuvés dans les mêmes formes que le budget ordinaire, ce qui n'est pas sans présenter quelques inconvénients, lorsqu'on se trouve en présence de travaux urgents à effectuer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE IV

POLICE ET CONTROLE

SECTION PREMIÈRE

POLICE

1764. En principe, les dispositions de la loi du 15 juillet 1845, concernant la police des chemins de fer, ont été rendues applicables dans la plupart des colonies, soit complètement (Indo-Chine, D. 23 décembre 1908; Réunion, D. 13 novembre 1880; Inde française, D. 15 septembre 1879; Sénégal, D. 9 juin 1887), soit dans leurs dispositions essentielles (Madagascar, D. 9 janvier 1909).

Dans l'Afrique occidentale française, a été promulgué le décret du 1er mars 1901, qui modifie l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police des chemins de fer.

D'une façon générale, les gouverneurs généraux ou gouverneurs réglementent, par arrêtés, les questions relatives à la police des chemins de fer.

SECTION II

CONTRÔLE

§ 1. — *Contrôle technique.*

1765. Le contrôle s'exerce d'une façon différente, en ce qui concerne les régies et les concessions.

Pour les régies, on conçoit que l'utilité d'un contrôle soit sérieuse, lorsque la direction du chemin de fer jouit

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de pouvoirs très étendus et d'une indépendance très grande. Ce n'est généralement pas le cas des régies des chemins de fer coloniaux, qui sont placées sous l'autorité des gouverneurs généraux, et souvent sous la direction même du service des travaux publics de la colonie.

Le contrôle se réduit à presque rien, dans l'Afrique occidentale française et à Madagascar. Il est, au moins sur le papier, un peu plus complet dans l'Indo-Chine, où il est confié aux ingénieurs en chef des circonscriptions territoriales.

Le chemin de fer de La Réunion est soumis à un contrôle spécial, exercé à Paris par une Commission de surveillance.

1766. Pour les chemins de fer concédés, les différents actes de concession, prévoient l'exercice d'un contrôle qui est, dans certains cas, assez complet, par exemple pour le chemin de fer franco-éthiopien.

Les contrats de convention prévoient, d'ailleurs, pour le concédant le droit de prononcer la déchéance, dans le cas où le concessionnaire ne remplirait pas ses obligations. Ce droit est généralement réservé au ministre des Colonies; quelquefois même, la déchéance ne peut être prononcée que par décret rendu en Conseil d'Etat (chemin de fer franco-éthiopien).

§ 2. — *Contrôle financier.*

1767. Le contrôle financier des régies s'exerce principalement par la vérification des comptes, qui est prévue dans les différents règlements financiers que nous indiquerons plus loin, et qui comporte généralement l'examen de ces comptes par les conseils placés auprès des gouverneurs des différentes colonies, et par le contrôle de la Cour des comptes.

Pour le chemin de fer de La Réunion, le contrôle financier est exercé, sur place, par l'inspection des colonies, à Paris, par la direction de la comptabilité publique, la Commission de surveillance et enfin, le Parlement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

D'autre part, pour toutes les lignes de chemins de fer exploitées en régie, les trésoriers-payeurs des colonies qui sont les comptables des budgets annexes, sont justiciables de la Cour des comptes.

Enfin, lorsque les chemins de fer sont construits sur des fonds d'emprunt garantis par l'Etat, les comptes définitifs doivent être, chaque année, soumis au Parlement, conformément à l'article 40 de la loi de finances du 30 janvier 1907.

1768. Le contrôle financier des chemins de fer concédés est réglementé, d'une façon complète, par les différents actes de concession qui concernent chacun de ces chemins de fer.

Ceux-ci sont soumis aux vérifications de l'inspection des finances, et leurs comptes ne sont approuvés qu'après l'avis des diverses Commissions de vérification des comptes qui siègent au ministère des Colonies. Il y a ainsi une Commission de vérification des comptes pour le chemin de fer du Yunnan, pour celui de Dakar à Saint-Louis, pour celui du Dahomey, et pour le chemin de fer franco-éthiopien.

La fusion de ces différentes Commissions en un organe unique présenterait évidemment de gros avantages pour assurer l'unité de jurisprudence, dans une matière où elle est particulièrement nécessaire.

1769. Les chemins de fer de l'Inde, en raison de leurs faible importance, ne sont soumis qu'à un contrôle de l'exploitation, exercé par le service des travaux publics de la colonie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE II

HISTORIQUE ET RÉGIME DES DIFFÉRENTES VOIES FERRÉES COLONIALES

CHAPITRE PREMIER

CHEMINS DE FER DE L'INDO-CHINE

SECTION PREMIÈRE

CHEMIN DE FER DE SAIGON A MYTHO

§ 1. — *Première convention de concession.*

1770. La construction de cette ligne fut décidée à la suite d'études faites dans la colonie en 1879-1880 et d'un vote favorable du conseil colonial de Cochinchine. Elle fut détachée d'un plan plus vaste de voies ferrées, le ministre de la Marine ayant voulu ménager les finances de la colonie et tenter seulement une expérience dont les résultats fourniraient des renseignements intéressants sur les dépenses de construction et d'exploitation des chemins de fer dans la colonie (1).

Un arrêté du 18 août 1881 concéda pour quatre-vingt-dix-neuf ans cette ligne à la Compagnie Joret qui obtint une garantie d'intérêt, fixée d'abord à 3,852 francs par

(1) V. le rapport présenté le 28 août 1896 au conseil colonial par M. Gubiaud, directeur des travaux publics de Cochinchine.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

kilomètre, puis à 4,025 francs (D. D. des 24 août 1881 et 17 novembre 1883).

La déclaration d'utilité publique fut prononcée le 30 octobre 1882.

La ligne de Saïgon à Mytho fut ouverte à l'exploitation le 20 juillet 1885; c'est la plus ancienne des voies ferrées de l'Indo-Chine. Sa longueur est de 70 kilomètres.

De 1885 à 1888 la ligne fut exploitée par la Compagnie concessionnaire. Il avait été convenu que, pendant cette période, l'exploitation se ferait au compte de la colonie et que les résultats obtenus serviraient de base pour l'établissement d'un tarif forfaitaire.

Les résultats de l'exploitation furent déplorables et les prétentions de la Compagnie exagérées. La convention de concession fut résiliée, et une indemnité de 315,775 francs fut consentie à la Compagnie concessionnaire pour garantie d'intérêt et indemnité de résiliation.

§ 2. — *Conventions postérieures et régime nouveau du chemin de fer.*

1771. Pour assurer l'exploitation de la ligne et sur la proposition de la colonie, la concession fut accordée à la « Société anonyme des Tramways à vapeur de Cochinchine » pour une durée de dix années. Cette nouvelle concession stipulait que l'entretien devait être assuré en régie par la colonie.

En 1893 cette concession et celle du tramway de Saïgon à Cholon par la Route Haute, furent unifiées (1). L'expiration de la concession unique fut fixée au 31 décembre 1911.

La coexistence de l'exploitation par affermage et de l'entretien de la voie en régie a donné d'assez bons résultats. Les dépenses d'entretien ont diminué progressivement; d'autre part, la nouvelle Compagnie fermière

(1) Cette unification fut approuvée le 26 juin 1893.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

paie à la colonie une redevance annuelle de 80,705 francs, à laquelle s'ajoute une participation de moitié dans les bénéfices lorsque la recette brute kilométrique dépasse 5,500 francs. Les recettes de la Compagnie ont toujours suivi une marche ascendante (1).

La surveillance de l'exploitation du chemin de fer est exercée concurremment par les ingénieurs du service des travaux publics et les agents du contrôle désignés par le gouverneur général.

1772. Le prolongement de la ligne est prévu par la loi du 25 décembre 1898, jusqu'à Vinh-Long et Cantho. L'ensemble de la ligne rentrera dans le réseau des voies ferrées exploitées en régie par l'Indo-Chine à l'expiration de la concession, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 1912.

SECTION II

CHEMIN DE FER DE HANOI AU KOUANG-SI

1773. Cette ligne avait été l'objet de plusieurs études depuis 1882, mais son exécution avait été ajournée. Les opérations de guerre au Tonkin déterminèrent les autorités militaires à réclamer la construction d'une voie ferrée essentiellement stratégique. Le tracé qui fut adopté fut celui reliant Phu-Lang-Thuong en communication fluviale avec Hanoï et Langson près de la frontière du Kouang-Si.

La ligne fut mise en adjudication le 13 septembre 1889, mais la construction fut entravée par des difficultés financières.

Aux termes de son marché, l'entrepreneur devait fournir une avance importante de fonds et assurer le transport des matériaux ainsi que le recrutement des ouvriers. Il devait être remboursé de ses dépenses, avec des ma-

(1) Coefficient d'exploitation en 1909 : 0,47.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

jorations variables, par des annuités échelonnées sur cinq années. La direction des travaux restait entre les mains de l'administration.

Or l'entreprise ne put pas, tout d'abord, se procurer l'avance de fonds nécessaire; puis, peu après le commencement des travaux, on dut lui accorder des majorations supplémentaires.

De plus, faute d'études préalables sérieuses, les évaluations primitives furent notablement dépassées; les 6 millions empruntés furent rapidement engloutis. En 1895, on avait effectivement dépensé près de 21 millions.

Ce n'était pas tout : l'écartement de $0^m,50$, adopté pour la voie dans un but d'économie, fut reconnu bien vite insuffisant pour les services que l'on attendait de la nouvelle ligne. Il fallut contracter un nouvel emprunt de 80 millions : on put ainsi régler les comptes arriérés, remanier la ligne en reliant d'une part Phu-Lang-Thuong à Hanoï et Lang-Son à la frontière de Chine.

La ligne fut ouverte à l'exploitation totale le 8 avril 1902 de Hanoï à Nam-Quan (166 kilomètres).

1774. Ce chemin de fer, primitivement doté d'un régime propre (1), a été incorporé, depuis, dans le réseau du Nord des chemins de fer indo-chinois dont nous étudierons ultérieurement l'organisation administrative et financière (2).

SECTION III

CHEMINS DE FER CONSTRUITS EN EXÉCUTION DE LA LOI DU 25 DÉCEMBRE 1898

§ 1. — *Élaboration du programme.*

1775. La création des nouvelles voies ferrées de l'Indo-Chine a été le résultat des études faites par le ser-

(1) V. arr. gouv. gén. 21 mai 1896.
(2) V. *infra*, nos 1777 et 1778.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vice des travaux publics de la colonie en 1897. Les chemins de fer projetés faisaient partie d'un vaste programme qui fut soumis au conseil supérieur de l'Indo-Chine et qui comportait quatre grandes lignes, savoir : une ligne principale longeant la côte de Hanoï à Saïgon, une ligne transversale de Haïphong au Yunnan, deux lignes de pénétration au Laos et au Cambodge.

L'ampleur de ce programme aurait entraîné une charge financière de 16 millions par an pour la colonie (1). Le gouverneur général, M. Doumer, jugea donc nécessaire de classer les lignes par ordre d'importance et l'ancien programme fut sensiblement réduit. En même temps, un projet d'emprunt pour la construction des chemins de fer indo-chinois fut présenté aux Chambres.

Il fut approuvé par la loi du 25 décembre 1898 qui autorisa le gouvernement général de l'Indo-Chine à réaliser un emprunt de 200 millions et approuva l'affectation du produit de l'emprunt à la construction de la ligne transversale : Haïphong au Yunnan et de quatre sections seulement de la ligne longitudinale : Hanoï à Saïgon (2).

1776. Les sections de la ligne longitudinale constituent trois réseaux : Nord, Central et Sud.

1° *Réseau du Nord.* — Cette section comprend la ligne de Hanoï à Nam-Dinh et Vinh (326 kilomètres). L'ou-

---

(1) Intérêts et amortissement compris à raison de 4 0/0.

(2) Le programme approuvé se décomposait de la façon suivante :

Hanoï à Nam-Dinh et Vinh	326 km.	32.000.000 fr.
Tourane à Hué et Quang-Tri.....	175	24.000.000
Saïgon à Khan-Hoa et au Lang-Bian	650	80.000.000
Mytho à Vinh-Long et Cantho....	93	10.000.000
Haïphong à Hanoï et à Laokay...	381	50.000.000
Ensemble		196.000.000 fr.
Frais de négociation de l'emprunt et divers.....		4.000.000
Totaux	1.625 km.	200.000.000 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

verture des travaux sur ce réseau a été autorisée par décrets des 20 avril 1899 et 7 décembre 1900. L'ouverture à l'exploitation des différentes sections de la ligne a été autorisée par arrêtés du gouverneur général des 6 janvier et 29 décembre 1903, 27 juillet, 12 septembre, 6 novembre, 31 décembre 1904 et 15 mars 1905.

Au réseau du Nord a été rattaché le chemin de fer de Hanoï au Kouang-Si, qui en est d'ailleurs le prolongement.

2° *Réseau Central.* — Cette section comprend la ligne de Tourane à Hué et à Quang-Tri (172 kilomètres). L'ouverture des travaux fut autorisée par les décrets du 20 mars 1901 et 27 janvier 1905 et l'ouverture à l'exploitation des différentes sections de la ligne a été successivement prononcée par les arrêtés du gouverneur général en date des 3 avril, 18 juin, 25 août et 1er décembre 1908.

Au réseau Central a été rattaché le tramway de Tourane à Faïfoo (1).

3° *Réseau du Sud.* — Cette section comprend la ligne de Saïgon à Khan-Hoa et l'embranchement vers le Lang Bian. L'ouverture des travaux a été autorisée par un décret du 17 juin 1900 et l'ouverture à l'exploitation des différentes sections actuellement terminées de la ligne a fait l'objet d'arrêtés du gouverneur général en date des 14 janvier et 30 octobre 1904, 25 août 1905 et 10 février 1908. Au réseau du Sud sera rattachée, au 1er janvier 1912, la section Saïgon-Mytho et son prolongement vers Vinh-Long et Cantho .

§ 2. — *Régime administratif et financier des voies ferrées indo-chinoises exploitées en régie.*

1777. La colonie administre en régie les chemins de fer compris dans les trois réseaux : Nord, Central et Sud.

---

(1) V. *infra*, n° 1790.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La direction des chemins de fer de la colonie centralise leur organisation. Elle fait partie du service des travaux publics placé sous l'autorité du gouverneur général de la colonie. Organisée par arrêté du 19 février 1907, puis modifiée par celui du 28 novembre 1909, elle comprend trois circonscriptions : Nord, Annam central et Sud. Le directeur des chemins de fer est un ingénieur en chef qui a la direction générale de tous les services d'études, de construction, d'exploitation et de contrôle des chemins de fer des trois circonscriptions.

A la tête de chaque circonscription est placé un ingénieur en chef chargé, dans sa région, des études, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer.

Aux termes de l'arrêté du gouverneur général du 20 septembre 1907, les actions judiciaires concernant l'exploitation directe des lignes par la colonie sont soutenues par l'ingénieur en chef de la circonscription.

Un arrêté du gouverneur général en date du 16 septembre 1900 avait fixé les tarifs applicables aux réseaux indo-chinois. Cet acte a été modifié par un arrêté du 10 mars 1908, complété par les arrêtés des 10 et 16 novembre 1908 et 31 mars 1909.

1778. Dans l'organisation financière des chemins de fer coloniaux exploités en régie, on distingue en général deux budgets : le budget des fonds d'emprunt affectés à la construction et le budget d'exploitation destiné aux chemins de fer en service. Mais en Indo-Chine cette distinction n'apparaît pas; les recettes et les dépenses de chaque nature sont en effet incorporées au budget général.

Il est à remarquer qu'au budget général figurent, en recettes, non seulement les produits de l'exploitation des chemins de fer exploités en régie, mais aussi les redevances payées par les Compagnies concessionnaires de chemins de fer et de tramways. Les opérations en recettes et en dépenses sont centralisées par un trésorier-payeur général justiciable de la Cour des comptes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La perception des recettes a été réglée par un arrêté du gouverneur général en date du 1er juillet 1907. Dans chaque circonscription se trouve une caisse de recettes avec un caissier central chargé : 1° de la centralisation des espèces provenant des gares, qui sont ensuite versées au Trésor; 2° du paiement des dépenses urgentes dans les conditions fixées par l'arrêté ministériel du 26 juillet 1900. Ce caissier est placé sous la surveillance et le contrôle de l'ingénieur en chef de la circonscription; il est justiciable, quant à la gestion annuelle, du conseil supérieur de l'Indo-Chine (1).

SECTION IV

CHEMIN DE FER DE HAIPHONG A YUNNAN-SEN

§ 1. — *Dispositions de la loi du 25 décembre 1898, relatives au chemin de fer de Haïphong à Yunnan-Sen.*

1779. Les dispositions de la loi du 25 décembre 1898 sont différentes suivant qu'elles s'appliquent à l'une ou à l'autre des deux sections du chemin de fer: 1° Haïphong-Laokay; 2° Laokay-Yunnan-sen.

1° — Section Haïphong-Laokay. La loi du 25 décembre 1898 autorisa le Gouvernement de l'Indo-Chine à prélever sur l'emprunt de 200 millions une somme de 50 millions pour la construction de l'infrastructure et l'établissement de la voie de cette section de la ligne. Conformément à l'article 2 de la loi, les projets techniques et les projets de contrats en cas d'adjudication publique furent soumis au ministre des Colonies et l'ouverture des travaux autorisée par décrets des 20 avril 1899 et 7 décembre 1900. Après construction, les différentes

(1) Les coefficients d'exploitation des lignes indo-chinoises étaient les suivants en 1909 : Lignes de Hanoï au Kouang-si 94 0/0 de Hanoï à Vinh 97 0/0, de Tourane à Quang-tri 197 0/0, de Saïgon à Khan-Hoa 108 0/0.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

parties de la ligne ont été remises successivement par la colonie à la Compagnie concessionnaire de l'exploitation, comme nous l'indiquerons plus loin.

2° — Section Laokay-Yunnan-Sen. La construction de cette partie de la ligne, devant être faite en territoire chinois, nécessitait au préalable avec la Chine un accord qui intervint à la date des 9 et 10 avril 1898. Lorsque le projet de la ligne eut été dressé, le Gouvernement proposa aux Chambres de donner à la colonie l'autorisation de traiter directement avec une Compagnie française, pour la construction et l'exploitation de la section située en territoire chinois. Cette autorisation fut donnée par l'article 3 de la loi du 25 décembre 1898. « Le gouverneur général de l'Indo-Chine est autorisé à accorder une garantie d'intérêt à la Compagnie qui serait concessionnaire de la ligne du chemin de fer de Laokay à Yunnan-Sen et prolongements, sans que le montant annuel des annuités puisse excéder 3 millions de francs et leur durée soixante-quinze ans. Le versement des sommes que le gouverneur général de l'Indo-Chine pourrait être appelé à fournir de ce fait à la Compagnie concessionnaire, sera garanti par le gouvernement français. Les clauses et conditions de la convention à passer entre le gouverneur général et la Compagnie seront approuvées par une loi (1). »

§ 2. *Convention de concession du* 15 *juin* 1901.

1780. Les grands établissements financiers français, qui avaient fait, en 1899, la première émission de l'emprunt de 200 millions, formèrent un consortium auquel fut attribuée la concession du chemin de fer de Haïphong à Yunnan-Sen par convention du 15 juin 1901, approuvée par la loi du 5 juillet de la même année.

---

(1) La section Haïphong-Laokay (395 km) a été ouverte à l'exploitation le 1er février 1906, la section Laokay-Yunnan-sen (467 km. le 1er avril 1910; le coût kilométrique moyen a été de 160,000 francs sur le première et de plus du double sur la seconde.

Le coefficient d'exploitation en 1909 s'élevait à 0,83.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les obligations des concessionnaires étaient les suivantes : 1° constituer dans les trois mois une société anonyme, au capital de 12,500,000 francs, qui devait se substituer à eux (Art. 3 de la Convention). Cette société fut créée sous la raison sociale « Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan. »

2° Construire la section Laokay-Yunnan-Sen (Art 5).

3° Exploiter l'ensemble de la ligne à ses risques et périls avec l'obligation de fournir le matériel roulant nécessaire (Art. 10).

4° Partager les bénéfices avec la colonie (Art. 11).

En compensation de ces charges la Compagnie obtenait les avantages suivants :

1° La concession de la ligne lui était donnée pour une durée de soixante-quinze ans (1).

2° L'Indo-Chine lui payait une subvention de 12 millions 500,000 francs (Art. 5).

3° Une garantie d'intérêt de 3 millions était mise à la charge de la colonie (Art. 5) (2).

Aux termes de l'article 10, la Compagnie exploite la ligne entière à ses risques et périls, moyennant prélèvement sur les recettes : 1° D'une somme destinée à couvrir les dépenses d'entretien et d'exploitation de la ligne, calculée d'après une formule forfaitaire qui tient compte de la longueur de la ligne, du parcours kilométrique des trains, du nombre de voyageurs-kilomètres et de tonnes-kilomètres (3); 2° D'une somme de 400,000 fr. destinée

(1) Art. 25 du cahier des charges annexé à la convention.

(2) Conformément à l'article 3 de la loi du 25 décembre 1898, la garantie d'intérêt est affectée, par privilège, au service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises par la Société. En cas de déchéance du concessionnaire, la colonie ne sera tenue d'assurer que le service des obligations garanties (art. 6 de la convention).

(3) La revision de cette formule peut être demandée, après les cinq premières années de l'exploitation, par l'une ou l'autre des parties : dans ce cas, il sera établi une nouvelle formule calculée d'après les résultats de l'expérience et les besoins justifiés. Une nouvelle revision pourra être faite, dans les mêmes formes, de dix en dix ans.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à compléter la rémunération du capital-actions et à couvrir les frais généraux. Lorsque les recettes dépasseront les sommes réservées à la Compagnie, l'excédent doit servir d'abord à couvrir les insuffisances antérieures; ensuite le surplus est partagé entre la Compagnie et la colonie dans des proportions déterminées (Art. 11) (1).

1781. Les conditions de construction et d'exploitation du chemin de fer sont précisées dans le cahier des charges annexé à la convention. Les terrains sont fournis gratuitement par la colonie (art. 12), et le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux, de tous les droits de l'Administration. L'article 32 fixe un tarif maximum qui est devenu le tarif général de la Compagnie. Celle-ci est libre d'abaisser à son gré les tarifs, mais les tarifs de faveur sont interdits (2). Les contestations qui s'élèveraient entre la Société et le gouverneur général au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses de l'acte de concession ou du cahier des charges et pour lesquelles un arbitrage n'a pas été prévu explicitement sont jugées par le conseil du contentieux administratif de l'Annam-Tonkin, sauf recours au Conseil d'Etat. A l'expiration de la concession, la colonie entrera en possession du chemin de fer et de ses dépendances; la Société lui remettra, en bon état d'entretien, tous les bâtiments, l'outillage, le mobilier et le matériel roulant. Les approvisionnements de matières resteront la propriété du concessionnaire, mais la colonie aura le droit de les racheter (art. 27).

Ajoutons que, par addition aux obligations de la convention et du cahier des charges, les articles 4 et 5 de la loi du 25 décembre 1898 renferment des dispositions générales applicables à tous les chemins de fer de l'Indo-

(1) La part des bénéfices attribués à la colonie viendra en déduction des intérêts dus par elle à la Compagnie. A cet effet la Compagnie doit présenter chaque année au gouverneur général le compte provisoire des recettes de l'année précédente.

(2) Un arrêté du gouverneur général du 4 mai 1903, complété par un arrêté du 20 juillet 1905, a homologué les tarifs généraux et spéciaux G. V. et P V. de la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Chine et auxquelles la Compagnie a dû par conséquent se conformer.

§ 3. — *Avenants à la convention du 15 juin 1901.*

1782. *Avenants des 13 et 22 juin 1903.* — La Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, à qui incombait la construction de la section Laokay-Yunnan-sen, traita à forfait, à raison de 95 millions, pour l'exécution de ces travaux avec les Sociétés de construction qui avaient fait tout d'abord partie du consortium et qui formèrent à cet effet la « Société de construction des chemins de fer indo-chinois ». Celle-ci s'aperçut bientôt qu'une ligne établie suivant le projet primitif par Sin Kay et Sin Gan Fou serait difficile à exploiter.

Elle étudia et proposa un nouveau tracé par la vallée du Namti, A Mi Tchéou et Y Lang-Hien. Les caractéristiques de la ligne étaient améliorées et sa longueur sensiblement réduite. L'adoption du nouveau tracé fit l'objet des avenants des 13 et 22 juin 1903 intervenus entre le ministre des Colonies et la Compagnie et ratifiés par une loi du 5 juillet 1903.

1783. *Convention du 15 février 1907. — Sentence arbitrale du 13 avril 1908 et loi du 14 mars 1909.* — La construction de la ligne s'effectua dans des conditions très difficiles, principalement à cause de l'absence de main-d'œuvre. Les différentes parties de la section Haïphong-Laokay, furent remises en retard par la colonie à la Compagnie qui demanda la revision de la convention de 1901. Une Commission interministérielle fut appelée à examiner le bien-fondé des réclamations de la Compagnie, tandis qu'une loi du 13 avril 1906 autorisait le ministre des Colonies à prendre les mesures nécessaires pour éviter l'interruption des travaux.

Une convention intervint, le 15 février 1907, entre le ministre des Colonies, agissant tant au nom de la colonie qu'au nom de l'Etat, et la Compagnie, et il fut convenu que les réclamations seraient réglées par voie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'arbitrage. Cette convention contenait des dispositions financières provisoires, en vue de permettre l'achèvement de la ligne (1).

1784. A la convention du 15 février 1907 était joint un compromis définissant la mission des arbitres, la procédure qu'ils devaient suivre et les bases sur lesquelles, ils devaient décider de la répartition des charges nouvelles entre la colonie et la Compagnie. La convention et le compromis furent approuvés par la loi du 30 mars 1907 (2).

Le tribunal arbitral rendait, le 13 avril 1908, une sentence en vertu de laquelle le capital d'établissement de la ligne était évalué à 158,466,888 francs, non compris une somme à valoir de 7 millions, soit un total de 165 millions et demi. La part mise à la charge de la Compagnie, dans le coût de la ligne, se trouvait portée à 25 millions 419,044 francs, l'excédent incombant à la colonie. Une

(1) Aux termes de la loi qui a approuvé la convention, le gouverneur général de l'Indo-Chine a été autorisé à prélever provisoirement, sur le reliquat de l'emprunt de 200 millions et jusqu'à concurrence de 30 millions, les sommes nécessaires pour assurer la continuation des travaux de construction du chemin de fer du Yunnan. Ces prélèvements provisoires devaient être, s'il y avait lieu, couverts au moyen de ressources nouvelles dont la création et la réalisation seraient approuvées par une loi. Le versement des avances que le gouvernement général de l'Indo-Chine pourrait être appelé à faire à la Compagnie concessionnaire, à titre de garantie d'intérêt des obligations émises par cette Compagnie, est lui-même garanti par le gouvernement de la République française.

D'autre part, dans l'article 2 de la convention, il est stipulé que les ressources complémentaires, au delà d'une somme totale de 96 millions de francs, pour la continuation des travaux de construction de la ligne de Laokay à Yunnan-sen, devaient provisoirement (jusqu'à ce que la sentence arbitrale eût été rendue) être fournies au moyen d'avances faites, partie par la Compagnie, partie par la colonie. La part de la Compagnie dans ces avances, était de un quart des situations mensuelles et ne devait pas dépasser le total de 5 millions de francs. La colonie devait faire l'avance du complément.

(2) En attendant que la sentence arbitrale fût rendue, il fut pourvu au règlement provisoire des dépenses de construction de la section Laokay-Yunnan-sen, conformément à l'article 51 de la loi de finances du 31 décembre 1907, par des avances du Trésor au gouvernement général de l'Indo-Chine.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

loi du 14 mars 1909 autorisa, en conséquence, le gouvernement général de l'Indo-Chine à contracter, pour couvrir les dépenses mises à sa charge, un emprunt de 53 millions, remboursable en soixante-quinze ans au plus, à un taux d'intérêt qui ne pouvait excéder 3,75 0/0. L'annuité nécessaire pour assurer le service des intérêts et de l'amortissement de cet emprunt, doit être inscrite obligatoirement aux dépenses du budget général de l'Indo-Chine; le paiement en est garanti par le Gouvernement de la République française. Le gouvernement général de l'Indo-Chine doit rester débiteur envers l'Etat des sommes que celui-ci aurait éventuellement à verser au titre de la garantie.

La Compagnie concessionnaire continua elle-même les travaux qui furent achevés le 1er avril 1910.

1785. *Avenant du 23 mars* 1909. — Les estimations primitives du coût de premier établissement de la ligne étaient ainsi reconnues trop faibles.

Les tarifs maxima fixés d'après ces estimations devaient de même être augmentés, au moins sur les sections de la ligne dont le prix de revient était particulièrement onéreux.

La Compagnie le fit observer et demanda en même temps le remaniement des prescriptions du cahier des charges relatives au matériel, à la marche des trains et à la livraison des marchandises.

Un avenant en date du 23 mars 1909 (1) à la Convention du 15 juin 1901 donna satisfaction aux desiderata de la Compagnie (2).

---

(1) Approuvé par la loi du 29 mars 1909.

(2) Le décret du 8 avril 1909 accorda une augmentation des tarifs de transport pour la partie comprise entre Hokéou et Mongtzé. Toutefois, il spécifia que la fixation des tarifs d'application supérieurs aux maxima contractuels, c'est-à-dire comprenant tout ou partie de la surtaxe autorisée devait être approuvée par le gouverneur général de l'Indo-Chine.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION V

CONTROLE ET POLICE DES CHEMINS DE FER DE L'INDO-CHINE

1786. *Contrôle technique.* — Le contrôle des chemins de fer et tramways de l'Indo-Chine avait été confié par les arrêtés du 9 janvier 1904 et du 17 octobre 1905 à l'ingénieur en chef des mines. Ces deux textes ont été abrogés par l'arrêté du 12 mai 1908, qui réglemente le service du contrôle et définit ainsi son objet :

1° Donner son avis sur toutes les décisions spéciales ou générales que les autorités ont à prendre comme représentants de la puissance publique ou pour la gestion et la défense des intérêts budgétaires;

2° Prendre l'initiative de toutes nouvelles décisions et de toutes modifications aux actes existants;

3° Veiller à l'application des lois et règlements, instruire les réclamations des particuliers, constater les crimes, délits et contraventions;

4° Donner son avis sur les questions qui lui sont soumises par les autorités.

Le contrôle est confié, sous la direction du directeur des chemins de fer de l'Indo-Chine, aux ingénieurs en chef des circonscriptions territoriales.

Le contrôle s'étend à toutes les lignes, concédées ou non. Mais, dans le second cas, les attributions énumérées dans les deux premiers paragraphes ci-dessus sont exercées par les ingénieurs en chef chargés des services des chemins de fer et non par les ingénieurs en chef du contrôle.

Un arrêté du gouverneur général du 12 mai 1908 a chargé l'ingénieur en chef de la circonscription territoriale du Tonkin du contrôle de l'exploitation de toute la ligne du Yunnan.

1787. *Contrôle financier.* — Le contrôle financier est prévu, pour les chemins de fer concédés, dans les actes de concession. L'article 12 de la convention de 1901 prévoit à quelles vérifications seront soumis les comptes du chemin de fer du Yunnan.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Un arrêté du ministre des Colonies, en date du 21 mars 1904, prévoit que des commissaires délégués du ministre des Colonies ou du gouverneur procèdent aux vérifications de comptes et adressent des rapports à la Commission de vérification des comptes qui siège au ministère des Colonies et qui comprend l'inspecteur général des travaux publics des colonies, un conseiller d'Etat, un conseiller à la Cour des comptes, un inspecteur des finances et trois fonctionnaires du ministère des Colonies. Le gouverneur général arrête les comptes sur l'avis de cette Commission. La Compagnie peut faire appel de ce règlement de comptes au ministre des Colonies qui, sur un nouvel avis de la Commission de vérification des comptes, statue, sauf recours au Conseil d'Etat.

1788. *Police.* — La police des chemins de fer, réglée primitivement par un décret du 24 septembre 1897, a été organisée en dernier lieu par un décret du 23 décembre 1908, qui étend à l'Indo-Chine les dispositions de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer dans la métropole. En vertu de l'article 4 du décret de 1908, les attributions conférées par la loi au ministre des Travaux publics et aux préfets, en France, sont exercées respectivement par le gouverneur général de l'Indo-Chine, d'une part, les résidents supérieurs du Tonkin et de l'Annam et le lieutenant-gouverneur de la Cochinchine, d'autre part.

Il faut remarquer que l'article 4 de la loi de 1845, relative à l'obligation des clôtures et barrières, est remplacé par l'article 3 du décret de 1908 qui pose le principe inverse de la dispense de clôture, sauf dans les parties expressément désignées par le gouverneur général.

Il faut ajouter à ce texte l'arrêté du gouverneur général, en date du 18 février 1904, modifié par celui du 20 juillet 1905, portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer d'Indo-Chine; cet arrêté s'inspire de l'ordonnance de 1846-1901 pour préciser les mesures de police à prendre en ce qui touche le matériel, la voie, la circulation des trains, le mode de perception des taxes et des frais accessoires.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

APPENDICE

TRAMWAYS DE L'INDO-CHINE

1789. Le régime des concessions de tramways en Indo-Chine a été défini par une circulaire du gouverneur général du 20 janvier 1906. Les contrats sont signés par les chefs des administrations locales ou les maires, sous réserve de l'approbation du gouverneur général, après examen par le service des travaux publics.

Nous rappelons que les dispositions concernant la police et le contrôle s'étendent à toutes les voies ferrées de l'Indo-Chine et, en particulier, aux tramways.

1790. Nous indiquons ci-après la nomenclature des lignes de tramways ainsi que les actes qui concernent chacune d'entre elles.

1° Lignes de Saïgon à Cholon par la route basse, Saïgon-Dakao et Govap à Hocmon (27 km 1/2), concédées pour trente ans à la Compagnie française de tramways, et qui ont fait l'objet d'une convention unique en date du 16 avril 1903;

2° Ligne de Saïgon à Cholon par la route haute, concédée le 26 janvier 1880, rétrocédée la même année à la « Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine »; la concession a été unifiée avec celle du chemin de fer de Saïgon à Mytho par l'acte additionnel du 20 janvier 1893 (1);

(1) La concession vient donc à expiration le 1er janvier 1912, V. *supra*, nos 1770 et *suiv.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° Ligne de Tourane à Faïfoo (35 kilomètres), concédée par convention du 20 avril 1903 pour soixante-quinze ans. La concession a été rachetée par l'Indo-Chine, par convention du 5 octobre 1906, et la ligne rattachée au réseau central indo-chinois;

4° Tramway urbain de Hanoï et environs (14 kilomètres), concédé d'abord par convention du 2 mai 1899, puis cédé à la Compagnie des tramways électriques de Hanoï jusqu'au 31 décembre 1960. Les conditions de l'exploitation ont été réglées par un arrêté local du 25 octobre 1904;

5° Tramways de Phu-Ninh-Giang à Ké-sat et Cam-Giang (42 km 1 /2), concédés le 1er juillet 1899, rétrocédés à la Compagnie tonkinoise de tramways à vapeur par arrêté du 10 novembre 1904. Leur organisation a été réglée par la convention du 3 avril 1903; la concession expire le 3 juin 1953.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE II

VOIES FERRÉES DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

SECTION PREMIÈRE

CHEMIN DE FER DE DAKAR A SAINT-LOUIS

§ 1er. — *Convention du 30 octobre 1880.*

1791. On sait que M. de Freycinet, ministre des Travaux publics, avait chargé, en 1879, une Commission extraparlementaire d'étudier la possibilité de relier par voie de fer le Sénégal au Niger.

Après étude de ce projet, intervint, le 30 octobre 1880, entre le ministre de la Marine et des Colonies et la Société des Batignolles, une convention qui donnait à cette Société la concession du chemin de fer (264 kilomètres) pour quatre-vingt-dix-neuf ans, et qui fut approuvée par une loi du 29 juin 1882.

1792. Aux termes de cette convention, la Compagnie concessionnaire était tenue de constituer, pour l'exécution des travaux et l'achat du matériel, un capital de 5 millions. L'Etat s'engageait à verser à la Compagnie, comme complément du capital de premier établissement, la somme de 12 millions 680,000 francs (1). Il lui garan-

(1) La Compagnie est autorisée à porter en augmentation de la part du capital d'établissement fourni par l'Etat, les dépenses nécessaires aux travaux complémentaires ou à l'augmentation du matériel roulant.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tissait en outre, pendant toute la durée de la concession, un revenu net annuel de 1,154 francs par kilomètre exploité.

La Compagnie était autorisée à porter en dépenses ses frais généraux ainsi que les intérêts des avances de fonds auxquelles elle aurait dû recourir pour faire face au service de l'exploitation.

Les sommes fournies par l'État, comme subvention ou à titre de garantie, ne sont que des avances au taux de 4 1/2 0/0, intérêt et amortissement compris, que la Compagnie doit rembourser, dès que le revenu net de l'exploitation dépasse le minimum garanti de 1,154 francs. Lorsque les versements de la Compagnie atteignent le montant de l'annuité d'intérêt et d'amortissement des sommes avancées par l'Etat, la Compagnie n'est tenue d'affecter au remboursement que la moitié du surplus des bénéfices.

La convention prévoit, en outre, un partage de bénéfices entre l'Etat et la Compagnie; ce partage n'a lieu qu'après le remboursement des avances de l'Etat, et lorsque le revenu net est supérieur à l'intérêt, au taux de 8 0/0, du capital total de premier établissement; il ne doit porter d'ailleurs que sur l'excédent des revenus nets par rapport à cet intérêt à 8 0/0.

1793. Les conditions auxquelles est soumise l'exploitation ont été déterminées par le cahier des charges annexé à la convention, qui règle notamment les points suivants : fourniture des terrains par la colonie, exemption des droits de douane et d'octroi pour les matériaux, entretien et réparations à la charge de la Compagnie, tarifs, droit de rachat par l'État à partir de l'expiration de la vingt-cinquième année de concession, dans les conditions des grandes Compagnies métropolitaines.

Des arrêtés ministériels, en date des 3 décembre 1883 et 27 août 1885, ont organisé le contrôle financier, précisé dans quelles formes la Compagnie justifierait de ses recettes brutes et de ses dépenses d'entretien et d'exploitation. Les comptes de la Compagnie sont soumis, chaque année, à une Commission de vérification des comptes orga-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nisée par des arrêtés ministériels en date des 31 décembre 1883, 14 février 1887 et 21 juillet 1888 et qui comprend, sous la présidence d'un conseiller d'Etat, un certain nombre de membres désignés par les ministres des Colonies et des Finances.

La Commission adresse son rapport au ministre des Colonies qui, après communication au ministre des Finances, arrête, sauf recours de la Compagnie par la voie contentieuse, le montant des avances de garantie à la charge du Trésor.

La Compagnie est tenue, en outre, de remettre chaque année au ministre des Colonies le projet du budget des recettes et les prévisions des frais d'exploitation, qui forment les éléments du compte de garantie pour l'année commençant le 1er janvier suivant, et de lui communiquer les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à ce budget.

Les contestations entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du cahier des charges, sont jugées par le conseil de préfecture de la Seine sauf recours au Conseil d'Etat.

1794. Le contrôle de l'exploitation est assuré, au point de vue technique et au point de vue commercial, par l'ingénieur en chef des travaux publics des colonies secondé par deux commissaires de surveillance administrative.

§ 2. — *Convention du 21 novembre 1900.*

1795. L'article 6 de la convention du 30 octobre 1880 stipulait qu'à défaut d'accord entre les parties au sujet des formules relatives aux dépenses d'entretien et d'exploitation, le règlement des litiges serait fait par des arbitres.

On dut recourir à cette procédure en 1891. Une sentence arbitrale, rendue le 10 avril 1891, décidait qu'à partir du 1er janvier 1891, les dépenses d'exploitation comme celles d'entretien seraient déterminées par certaines formules forfaitaires.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Grâce à ce nouveau régime financier, le fonds de réserve de la Compagnie augmenta, dépassa même son maximum et atteignit 6 millions 1/2 environ en 1900. Une révision des formules forfaitaires de 1891 s'imposa; elle était possible aux termes mêmes de l'article 6 de la convention.

Un nouvel accord fut conclu et fit l'objet d'une convention en date du 21 novembre 1900..

En vertu de cette convention, toujours en vigueur :

1° Les frais d'entretien et d'exploitation sont évalués d'après une nouvelle formule forfaitaire;

2° La Compagnie reçoit 20 0/0 des économies réalisées sur le montant des dépenses calculées à l'aide de la nouvelle formule forfaitaire;

3° Le surplus des économies est porté au fonds de réserve dont le maximum est fixé à 1,500,000 fr.

Depuis l'application de cette nouvelle convention, la Compagnie n'a cessé d'opérer des remboursements sur la dette qu'elle avait contractée vis-à-vis de l'Etat (1).

SECTION II

CHEMINS DE FER CONSTRUITS EN EXÉCUTION DE LOIS D'EMPRUNTS

§ 1er. — *Régime général.*

ARTICLE PREMIER. — *Dispositions des lois d'emprunts relatives aux chemins de fer.*

1796. L'exécution des voies ferrées de l'Afrique occidentale française a pour base un programme élaboré, vers 1902, par M. Roume, gouverneur général. L'organisation

(1) L'augmentation du trafic du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis a suivi une progression constante; le coefficient d'exploitation, est faible: en 1909, 0,46. Pour cette même année 1909, la Compagnie a versé à l'Etat une somme de 1,527,934 fr. 25.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

définitive du gouvernement général a permis au groupement des diverses colonies de l'Afrique occidentale française de se procurer, en quelques années, une somme de 179 millions applicable à des travaux d'intérêt général.

Trois emprunts ont été successivement contractés par la colonie : le premier, de 65 millions, autorisé par une loi du 5 juillet 1903, le second, de 100 millions, autorisé par une loi du 22 janvier 1907, le troisième, de 14 millions, autorisé par une loi du 18 février 1910. Sur cet ensemble, une somme de 124 millions a été affectée exclusivement à la construction de voies ferrées.

Ces emprunts sont remboursables en cinquante ans au plus. La réalisation de chacune des différentes tranches qui les constituent est autorisée par décret et l'annuité nécessaire pour assurer le service des intérêts et de l'amortissement est inscrite obligatoirement au budget général de l'Afrique occidentale française. Le paiement de cette annuité est garanti par la métropole, le gouvernement général restant débiteur envers l'Etat des sommes que celui-ci aurait éventuellement à verser au titre de cette garantie.

L'ouverture des travaux a lieu sur la proposition du gouverneur général, en vertu d'un décret rendu sur le rapport du ministre des Colonies, après avis du ministre des Finances.

ARTICLE 2. — *Organisation administrative et financière générale*

1797. Les chemins de fer exécutés sur les fonds d'emprunts des lois de 1903, 1907 et 1910 sont exploités en régie par la colonie, excepté celui du Dahomey. Chacun d'eux a été doté d'une organisation spéciale mais analogue, à la tête de laquelle se trouve placé un directeur assisté d'un conseil consultatif.

1798. Un arrêté du gouverneur général, en date du 21 juin 1907, a institué une Commission supérieure consultative des chemins de fer, qui étudie toutes les questions concernant l'exploitation technique et commer-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ciale des voies ferrées et en particulier les questions relatives à la fixation et aux conditions d'application des tarifs. Ses avis sont transmis à l'inspection des travaux publics de l'Afrique occidentale française.

En ce qui concerne l'organisation financière, les budgets des chemins de fer de l'Afrique occidentale française, exploités en régie, ont été constitués en budgets annexes au budget général. Les excédents de recettes de ces budgets sont versés au fonds de réserve du budget général (1).

§ 2. — *Chemin de fer de Kayes au Niger.*

Article Premier. — *Historique.*

1799. La Commission extraparlementaire, instituée en 1879, étudia, en même temps que le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, celui de Kayes au Niger qui en constitue le complément normal. La loi du 26 février 1881 porta ouverture, sur le budget extraordinaire de 1881, d'un crédit de 8 millions et demi destiné à la construction par l'Etat de ce chemin de fer.

L'exécution de cette voie ferrée, commencée sans étude préalable, sans programme de travaux et dans un pays très troublé, subit de nombreuses vicissitudes.

Les fonds accordés en 1881 furent absorbés l'année suivante et le Parlement dut voter de nouveaux crédits. En 1885, la voie était arrêtée à Bafoulabé et la construction abandonnée sur tout le reste de la ligne. Il fallut attendre les progrès de notre occupation et de notre extension vers le Niger, pour reprendre et continuer l'œuvre ébauchée.

Des missions d'études élaborèrent, de nouveau, un projet de voies ferrées. De sérieuses propositions furent

---

(1) Excepté les excédents de recettes du budget annexe du chemin de fer de Kayes-Niger qui sont versés à une caisse de réserve spéciale du chemin de fer. (Art. 49 de la loi de finances du 30 janvier 1907 et arrêté du gouverneur général du 18 juin 1907.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

faites et la loi de finances du 29 mars 1897 procura les ressources nécessaires à la continuation de l'entreprise. L'article 23 de cette loi créait un budget annexe au budget de l'Etat, spécial au chemin de fer, et autorisait l'Etat à fournir une subvention annuelle de 768,000 francs. L'action de l'Etat fut ensuite combinée avec celle de la colonie par une convention conclue le 10 février 1898 et approuvée par la loi de finances du 13 avril 1898. La colonie du Soudan s'engageait à verser pendant vingt-quatre ans, une subvention de 500,000 francs au budget annexe du chemin de fer; l'Etat versait une subvention équivalente. Une loi du 4 mars 1902 autorisa le ministre des Finances à faire l'avance, sur les fonds du Trésor, des sommes nécessaires à l'achèvement de la voie ferrée, ainsi qu'au remboursement des emprunts contractés. De plus, la colonie du Haut-Sénégal et Niger s'engageait à verser, pendant vingt-quatre ans, une annuité supplémentaire de 417,000 francs. Les avances du Trésor devaient être remboursées par les annuités inscrites au budget de l'Etat et de la colonie. En fait, l'Etat a remboursé, en 1910, grâce aux excédents du budget de 1907, la somme restant due sur les avances du Trésor. L'annuité de l'Etat a été supprimée et l'article 63 de la loi de finances du 8 avril 1910 a décidé que les deux annuités de 500,000 francs et de 417,000 francs seraient désormais versées par la colonie au budget général de l'Etat.

Grâce à ces ressources, le chemin de fer (555 kilomètres) a pu être achevé et ouvert à l'exploitation le 1er janvier 1905 (1).

Article 2. — *Régime administratif et financier.*

1800. *Organisation administrative.* — En vertu de la loi de finances du 30 janvier 1907, article 50, l'organisation

(1) Après des débuts difficiles l'exploitation s'est effectuée dans d'excellentes conditions. Coefficient d'exploitation en 1909 : 0,56.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

administrative et financière de l'entreprise devait être réglée par des arrêtés du gouverneur général de l'Afrique occidentale française, approuvés par le ministre.

Conformément à ces dispositions, un arrêté du 29 mai 1908 a réglé l'organisation du chemin de fer de Kayes au Niger. L'Administration du chemin de fer est confiée à un directeur nommé par le ministre des Colonies, sur la proposition du gouverneur général.

Le directeur a qualité pour soutenir toutes actions intéressant l'entreprise, lorsque leur objet n'est pas d'une valeur supérieure à 10,000 francs; au-dessus c'est le gouverneur général qui statue. Le directeur peut engager toutes dépenses relatives à l'exploitation, à l'entretien, aux travaux de réparation et aux grosses améliorations, dans les limites des crédits ouverts.

L'autorisation du lieutenant-gouverneur du Haut-Sénégal et Niger est nécessaire pour les traités de gré à gré dont l'importance totale dépasse 1,500 francs; lorsque celle-ci dépasse 20,000 francs, il faut l'autorisation du gouverneur général de l'Afrique occidentale française.

Le directeur est assisté d'un conseil consultatif qui comprend le directeur, président, le trésorier-payeur de la colonie du Haut-Sénégal et Niger, le chef de bureau des finances du secrétariat général, le sous-intendant militaire, deux notables commerçants désignés par le lieutenant-gouverneur, les chefs de service de l'exploitation et de la voie. Ce conseil donne obligatoirement son avis sur : l'établissement du projet de budget annuel, les comptes d'administration annuels, les demandes de crédit supplémentaires, les opérations relatives au fonds de réserve, l'établissement ou les modifications des tarifs, les règlements relatifs à l'organisation des services, la marche des trains et l'exploitation de la ligne, les marchés et traités relatifs aux divers services du chemin de fer, les actions à intenter ou à soutenir, les litiges d'une importance supérieure à 1,500 francs à régler à l'amiable, la rétrogradation et la révocation des agents, la répartition des primes et indemnités à accorder au personnel.

L'exploitation s'effectue conformément aux lois et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

règlements en vigueur dans la colonie. Les tarifs ne peuvent être mis en vigueur sans avoir été fixés par le gouverneur général de l'Afrique occidentale française (1).

L'examen de l'ensemble des questions concernant le chemin de fer est soumis à une Commission instituée au ministère des Colonies (2). Cette Commission contr la gestion du directeur et donne son avis sur les projets de budget, sur les propositions relatives aux tarifs; le compte d'administration annuel lui est communiqué. Elle adresse son rapport au ministre des Colonies.

1801. *Organisation financière.* — Le chemin de fer est doté d'un budget spécial qui constituait, en vertu du décret du 27 mars 1900, un budget annexe au budget de l'Etat. Mais, conformément aux dispositions de la loi de finances du 30 janvier 1907, articles 48 et 49, les recettes et les dépenses du chemin de fer forment désormais un budget annexe au budget général de l'Afrique occidentale française et soumis aux mêmes règles financières que lui (3). Le compte de chaque exercice, dûment vérifié, soumis au Conseil d'administration de la colonie du Haut-Sénégal et Niger et arrêté en conseil de gouvernement, est rattaché au compte définitif du budget général de l'Afrique occidentale française.

Le lieutenant-gouverneur du Haut-Sénégal et Niger est ordonnateur secondaire (4), par délégation du gouverneur général de l'Afrique occidentale française, pour les recettes et les dépenses de ce budget annexe, lesquelles sont centralisées par le trésorier-payeur de la colonie pour le compte du gouverneur général. Le directeur peut être nommé sous-ordonnateur secondaire. Le trésorier-payeur

---

(1) V. arr. gouv. gén. de l'Afrique occidentale française 20 avril 1907 et 9 juillet 1908. Ajouter arr. min. 5 juillet 1910.

(2) Arr. min. 13 mai 1898, 29 décembre 1900 et 26 mai 1901.

(3) C'est-à-dire qu'il est arrêté par le gouverneur général de l'Afrique occidentale française en Conseil de gouvernement et approuvé par décret.

(4) Art. 4 arr. 8 mars 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du Haut-Sénégal et Niger est caissier du chemin de fer (1).

Le règlement de la comptabilité des recettes et des dépenses a été approuvé par un arrêté du gouverneur général de l'Afrique occidentale française en date du 8 mars 1907.

§ 3. — *Chemin de fer de Thiès à Kayes.*

Article Premier. — *Historique.*

1802. Cette ligne faisait partie du programme de travaux publics coloniaux dressé par M. de Freycinet ; mais les autres chemins de fer de l'Afrique occidentale française, jugés plus utiles, eurent la priorité. Le projet ajourné fut l'objet d'un nouvel examen entre 1900 à 1903 et, sur l'emprunt de 65 milllons autorisé par la loi du 5 juillet 1903, un crédit de 500,000 francs fut affecté aux études d'une ligne allant de Thiès vers le Sénégal. L'avant-projet préparé, la loi du 22 janvier 1907 (art. 1er) accorda un crédit de 13,500,000 francs pour la construction de deux tronçons aux extrémités de la ligne. Un décret du 17 avril 1907 autorisa l'ouverture des travaux de cette voie ferrée sur les deux sections suivantes, l'une de 140 kilomètres partant de Thiès, l'autre de 40 kilomètres à partir de Kayes.

Le gouvernement général de l'Afrique occidentale française a été, de plus, autorisé par la loi du 18 février 1910 à contracter un emprunt de 14 millions pour la continuation des travaux du chemin de fer sur une longueur de 200 kilomètres. En exécution de la loi de 1910, un décret en date du 22 mai suivant a autorisé le gouvernement général de l'Afrique occidentale française à réaliser, pour la construction du chemin de fer de Thiès à Kayes, une première fraction de l'emprunt prévu, soit

(1) Conformément à l'article 17 du décret du 27 mars 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

7 millions de francs, et un décret du 1er septembre 1910 a autorisé l'ouverture d'une nouvelle section de la voie, du kilomètre 140 au kilomètre 212.

ARTICLE 2. — *Régime administratif et financier.*

1803. Le régime du chemin de fer de Thiès à Kayes a été copié sur celui du chemin de fer de Kayes au Niger. L'organisation administrative a été réglée par un arrêté du gouverneur général de l'Afrique occidentale française, en date du 28 novembre 1910.

Les tarifs ont été fixés par un arrêté du gouverneur général de l'Afrique occidentale française du 29 novembre 1910 (1).

Au point de vue financier, le chemin de fer a été doté, par décret du 23 avril 1910, d'un budget spécial annexe au budget général de l'Afrique occidentale française.

§ 4. — *Chemin de fer de la Guinée.*

ARTICLE PREMIER. — *Historique.*

1804. Deux missions furent confiées, en 1894 et en 1897, au capitaine Salesses à l'effet d'étudier une route allant de Conakry vers le Niger, au point où ce fleuve devient navigable, et d'examiner la possibilité d'y établir une voie ferrée. Un avant-projet de chemin de fer de Conakry à Kouroussa fut présenté, le 1er juillet 1899, et soumis au comité des travaux publics des colonies qui donna, le 22 juillet 1899, un avis favorable.

Il restait à trouver les ressources nécessaires à la construction de la ligne. La colonie résolut d'emprunter. Elle

(1) Avant l'achèvement de la ligne entière, l'exploitation partielle a été confiée, jusqu'au 1er décembre 1910, à la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis par une convention en date du 4 décembre 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fut autorisée, par décret du 14 août 1899, à contracter un premier emprunt de 8 millions pour les travaux d'infrastructure, puis, par décret du 22 mars 1901, un deuxième emprunt de 4 millions, pour les travaux de superstructure et le prolongement de la ligne jusqu'au kilomètre 150.

Ces deux emprunts furent remboursés à l'aide de prélèvements sur l'emprunt de 65 millions que le gouvernement général de l'Afrique occidentale française fut autorisé à contracter en 1903.

En 1907, il fut encore prélevé 30 millions sur un nouvel emprunt de 100 millions de l'Afrique occidentale française, pour le prolongement de la ligne jusqu'à Kouroussa.

L'ouverture des premiers travaux fut autorisée par un arrêté ministériel du 14 septembre 1899. Puis, conformément aux lois de 1903 et 1907, l'ouverture des autres travaux fut successivement autorisée par décrets en date des 24 décembre 1903, 8 juillet 1904 et 24 juillet 1908. La ligne s'étend sur une longueur de 587 kilomètres 1/2 (1).

ARTICLE 2. — *Régime administratif et financier.*

1805. L'organisation administrative du chemin de fer de la Guinée résulte d'un arrêté du gouvernement général de l'Afrique occidentale française en date du 23 janvier 1905 (2).

Les tarifs d'exploitation ont été fixés par arrêtés du gouverneur général de l'Afrique occidentale française en date des 23 janvier 1905 et 13 janvier 1906.

Au point de vue financier, le budget de l'exploitation du chemin de fer de la Guinée a été constitué, par un

---

(1) Coefficient d'exploitation en 1909 : 0,61 (la ligne n'étant pas encore à cette date exploitée totalement).

(2) Les dispositions de l'arrêté du 29 mai 1908 sur le chemin de fer de Kayes au Niger résumées *supra*, n^os^ 1800 et 1801 sont analogues; s'y reporter.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

décret du 24 décembre 1904 (1), en budget annexe au budget général de l'Afrique occidentale française.

§ 5. — *Chemin de fer de la Côte-d'Ivoire.*

Article Premier. — *Historique.*

1806. Après la pacification de la Côte d'Ivoire, une mission d'études élabora un projet de voie ferrée dans la colonie, en 1898-1899. Une seconde mission étudia, en 1902, un tracé de ligne de chemin de fer partant d'Abidjan, se dirigeant vers Ery-Macougnié et au delà, vers le Nzi. Le projet définitif fut soumis au comité des travaux publics des colonies, qui donna un avis favorable.

Sur l'emprunt de 65 millions de l'Afrique occidentale française autorisé par la loi du 5 juillet 1903, une somme de 10 millions fut consacrée au chemin de fer et au port de la Côte d'Ivoire; sur l'emprunt de 100 millions de l'Afrique occidentale française autorisé par la loi du 22 janvier 1907, 22 millions furent affectés à la continuation des travaux.

L'ouverture des travaux a été autorisée successivement par décrets des 6 novembre 1903, 23 décembre 1905 17 avril 1907 et 21 mai 1908. La ligne est en exploitation jusqu'à Dimbokro (181 kilomètres) (2).

Article 2. — *Régime administratif et financier.*

1807. L'organisation administrative résulte d'un arrêté du gouverneur général de l'Afrique occidentale française, en date du 2 juin 1907 (3).

Les tarifs ont été fixés par un arrêté du gouverneur général de l'Afrique occidentale française du 2 juin 1907.

---

(1) Le coefficient d'exploitation était en 1909 : de 0,84.

(2) Analogue aux actes précédents concernant les chemins de fer de l'Afrique occidentale française.

(3) Complété par un décret du 22 avril 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Au point de vue financier, le budget de l'exploitation du chemin de fer de la Côte d'Ivoire a été constitué, par un décret du 26 janvier 1907, en budget annexe au budget général de l'Afrique occidentale française.

§ 6. — *Chemin de fer du Dahomey.*

Article Premier. — *Mesures relatives à la construction.*

1808. Après la campagne de guerre contre Béhanzin, une mission d'étude fut constituée, par décision ministérielle du 24 février 1899, à l'effet d'étudier un projet de chemin de fer dans la colonie du Dahomey. Cette mission élabora un avant-projet comportant l'établissement d'une ligne de Cotonou à Atchéribé, de son prolongement jusqu'au Niger et d'un embranchement de Pahou au lac Ahémé.

L'avant-projet fut soumis au comité des travaux publics des colonies qui émit un avis favorable. Un arrêté du ministre des Colonies, en date du 20 mars 1900, décida l'exécution immédiate, en régie, de l'infrastructure de la ligne (1).

Article 2. — *Conventions relatives à l'exploitation.*

1809. Pour assurer l'exécution de la superstructure et l'exploitation du chemin de fer, une convention intervint entre le ministre des Colonies et la maison Mantes et Borelli; elle fut approuvée par décret du 26 juin 1900. Les concessionnaires qui, conformément à l'article 6 de ce décret, se substituèrent une Société anonyme sous la raison sociale « Compagnie française des chemins de

(1) L'arrêté du 20 mars 1900 avait créé un service spécial du chemin de fer relatif à la construction; un arrêté du gouverneur général de l'Afrique occidentale française du 30 janvier 1906 a constitué une organisation du service des voies de pénétration au Dahomey, chargée notamment des études et des travaux pour la continuation du chemin de fer et du tramway de la colonie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fer du Dahomey », obtenaient une subvention kilométrique et des concessions de terres.

Ces concessions territoriales ayant soulevé des protestations, une nouvelle convention fut conclue, le 24 août 1904, entre le gouverneur général de l'Afrique occidentale française et la Compagnie et approuvée par décret du 29 août 1904. Aux termes du nouveau cahier des charges annexé à la convention, la colonie, qui d'après la convention antérieure était déjà chargée de tous les travaux d'infrastructure, se chargeait en outre des travaux de superstructure, entre Tchaourou et Parakou. De son côté, la Compagnie renonçait aux concessions territoriales qui lui avaient été accordées précédemment et se bornait à assurer l'exploitation de la ligne pour le compte de la colonie, moyennant le paiement d'une redevance calculée à l'aide d'une formule forfaitaire que nous étudierons plus loin.

Sur l'emprunt de 100 millions de l'Afrique occidentale française autorisé par la loi du 22 janvier 1907, une somme de 13 millions fut affectée au prolongement du chemin de fer du Dahomey; une partie de ce crédit fut toutefois consacrée au remboursement des obligations émises dès 1904 par le Dahomey.

1810. L'exploitation ayant donné des résultats peu satisfaisants pour diverses raisons, et notamment par suite d'un système défectueux de tarifs, une nouvelle convention a été passée entre le gouverneur général de l'Afrique occidentale française et la Compagnie française des chemins de fer du Dahomey, à la date du 24 septembre 1909, et approuvée par décret du 28 octobre 1909. La durée de la concession a été prolongée jusqu'à l'année 1952 et l'entreprise du wharf de Cotonou rattachée à celle du chemin de fer, de façon à permettre plus facilement la réorganisation des services, la refonte des tarifs et l'amortissement des capitaux engagés par la Compagnie. En compensation, cette dernière renonce au droit qui lui avait été accordé d'exiger de la colonie du Dahomey le prolongement de la voie ferrée (1).

(1) Le chemin de fer est en exploitation de Cotonou à Savé

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 3. — *Conditions de l'exploitation.*

1811. L'exploitation est effectuée dans les conditions prévues par la convention du 24 août 1904 et le cahier des charges y annexé, ainsi que par la convention modificative du 21 septembre 1909. La Compagnie française des chemins de fer du Dahomey assure l'exploitation du chemin de fer; elle prélève sur les recettes annuelles d'exploitation une somme déterminée suivant une formule forfaitaire; si les recettes d'exploitation résultant de l'application des tarifs sont inférieures à la somme calculée d'après cette formule, la colonie en verse le complément à la Compagnie. Dans le cas contraire, la Compagnie verse la différence à la colonie, sauf un quart qu'elle conserve à titre de bénéfice. La formule résumée ci-dessus peut être revisée à partir de l'expiration de la cinquième année d'exploitation, soit d'accord entre le concédant et le concessionnaire, soit, à défaut, par trois arbitres, conformément à l'article 48 du cahier des charges. D'autre part (1), lorsque les bénéfices nets de la Compagnie, provenant tant de l'exploitation du chemin de fer que de l'exploitation du wharf et de ses services annexes, présenteront un excédent lui permettant de distribuer aux actionnaires un dividende, en sus de l'intérêt statutaire de 5 0/0, la Compagnie versera à la colonie une fraction de cet excédent qui sera de 30 0/0 jusqu'au 31 décembre 1929, de 40 0/0 jusqu'au 31 décembre 1940 et de 50 0/0 pendant la période s'étendant du 1er janvier 1941 jusqu'à l'expiration de la concession.

Des arrêtés du gouverneur général de l'Afrique occidentale française, ratifiés par le ministre des Colonies, fixent, la Compagnie entendue, les conditions dans lesquelles celle-ci doit tenir la comptabilité des recettes et

---

(255 kilomètres) ainsi que sur l'embranchement de Pahou à Segboroué (32 kilomètres). Le coefficient d'exploitation est très élevé ; en 1909, il était de : 1,51.

(1) Art. 13, Convention 21 septembre 1909.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la statistique d'exploitation, ainsi que les conditions dans lesquelles sont arrêtés les comptes d'exploitation, résultant de la formule établie. Ces comptes sont soumis à une Commission de vérification instituée au ministère des Colonies (1).

1812. Les tarifs de transport sont établis, conformément aux dispositions des articles 29 et 35 du cahier des charges et 5 et 6 de la convention de 1909. Les conditions d'application des tarifs généraux qui ne sont pas fixées par le cahier des charges ou par l'avenant de 1909, sont arrêtées par le lieutenant-gouverneur du Dahomey, la Compagnie entendue. Les modifications apportées aux tarifs sont arrêtées par le gouverneur général de l'Afrique occidentale française sur la proposition du lieutenant gouverneur du Dahomey, la Compagnie entendue.

1813. La colonie a le droit, à toute époque à partir du 29 août 1916, de racheter la concession au prix déterminé dans la convention. La nouvelle convention complète, en ce qui concerne l'annuité de rachat, les dispositions du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1904.

Dans le cas où la Compagnie ne remplirait pas les conditions stipulées au cahier des charges et les engagements résultant des conventions, ou ne se conformerait pas aux arrêtés de police pris par le gouverneur général de l'Afrique occidentale française ou le lieutenant-gouverneur du Dahomey, le gouverneur général pourrait décider la mise sous séquestre de l'exploitation et le ministre des Colonies prononcer la déchéance de la Compagnie.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution des clauses des conventions, sont jugées administrativement sauf recours au Conseil d'Etat.

---

(1) V. arr. min. 6 et 7 février 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

APPENDICE

TRAMWAYS

1814. Un projet de voie ferrée d'intérêt local au Dahomey, de Porto-Novo à Sakété, fut présenté au ministre des Colonies le 3 octobre 1902 et approuvé par le comité des travaux publics des colonies. L'exécution de la ligne (39 kilomètres) a été faite sur les fonds du budget local et le tramway est exploité, en régie, par la colonie du Dahomey (1). C'est donc le budget local qui pourvoit à l'entretien du tramway et profite des recettes de l'exploitation.

Les excellents résultats obtenus ont conduit le conseil de gouvernement de l'Afrique occidentale française à envisager le prolongement du tramway par une ligne d'intérêt général. L'avant-projet d'un prolongement de 40 kilomètres a été élaboré en 1909 et le décret du 22 février 1910, approuvant les budgets de l'Afrique occidentale française, a autorisé le prélèvement de 1 million sur la caisse de réserve du budget général, en vue de l'exécution des travaux de prolongement du tramway vers Adja-Ouéré et Kétou.

---

(1) L'ouverture à l'exploitation a eu lieu le 1er avril 1908. Coefficient d'exploitation en 1909 : 0,68.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE III

VOIES FERRÉES DE MADAGASCAR

SECTION PREMIÈRE

EMPRUNTS DE LA COLONIE RELATIFS AU CHEMIN DE FER

1815. Après la conquête française, une mission fut chargée, en 1897, d'établir un avant-projet de voie ferrée dans l'île. Au cours des études, différentes Sociétés demandèrent la concession du chemin de fer moyennant des garanties d'intérêt ou des concessions territoriales; leurs propositions, soumises au Parlement, furent défavorablement accueillies et il fut décidé que la colonie se chargerait elle-même de l'entreprise. Un avant-projet fut soumis au comité des travaux publics des colonies, qui approuva l'exécution immédiate d'une ligne allant de Tananarive à la Vohitra.

A cet effet, une loi en date du 14 avril 1900 autorisa le gouvernement général de Madagascar à réaliser un emprunt de 60 millions dont la plus grosse part était destinée à la construction de la ligne. L'annuité nécessaire au service de l'emprunt était obligatoirement inscrite au budget de Madagascar (1). L'ouverture des travaux de chacune des sections du chemin de fer devait être autorisée par décret.

---

(1) La loi prévoyait en outre, — disposition qui engageait la métropole, — que si les recettes de la colonie ne suffisaient pas à couvrir les dépenses obligatoires, il serait suppléé à l'insuffisance par une subvention de l'Etat.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La réalisation des différentes tranches de l'emprunt fut autorisée par décrets en date des 12 février, 8 septembre 1901 et 6 octobre 1902. Une loi du 5 juillet 1903 autorisa la colonie à réaliser la somme de 21 millions, formant le complément de l'emprunt, et un décret du 29 juillet 1903 lui permit d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de 45,890,698 francs.

L'achèvement du chemin de fer nécessitant d'autres ressources, un nouvel emprunt de 15 millions fut contracté par la colonie et autorisé par la loi du 18 avril 1905. Ces fonds supplémentaires permirent l'achèvement de la ligne, qui s'étend de Tananarive à Brickaville (272 k.) et fut ouverte à l'exploitation le 1er octobre 1909 (1).

SECTION II

RÉGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER

1816. Le régime administratif du chemin de fer de Tananarive à la Côte orientale a été défini par un arrêté du gouverneur général de Madagascar, en date du 16 janvier 1906, qui reproduit les dispositions générales des arrêtés pris, en Afrique occidentale française, sur la même matière, avec cette différence que l'intermédiaire du lieutenant-gouverneur n'existe pas ici entre le gouverneur général et le directeur du chemin de fer.

Ce dernier est en même temps le directeur des travaux publics de la colonie. Il a le pouvoir de prendre toutes mesures et d'engager toutes dépenses relatives à l'exploitation. Il a qualité, avec l'autorisation du gouverneur général, pour intenter toutes actions intéressant l'exploitation du chemin de fer. Il est assisté d'un conseil consultatif. Après avis de cette assemblée, il soumet au gouverneur général de l'île le projet de budget

---

(1) Coefficient d'exploitation en 1909 (exploitation partielle) : 0,61.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

annuel, les comptes d'administration, les demandes de crédits supplémentaires, l'établissement ou la modification des tarifs, les transactions.

Les tarifs et les conditions de leur application ont été fixés par un arrêté du gouverneur général en date du 18 décembre 1908, modifié par un arrêté du 26 mars 1909.

1817. L'organisation financière du chemin de fer de Tananarive à la côte orientale a été déterminée par un décret en date du 17 décembre 1905. Les recettes et les dépenses de l'exploitation forment un budget spécial, annexe au budget de Madagascar et soumis aux mêmes règles financières que lui, c'est-à-dire que le budget du chemin de fer, préparé par le directeur, est, sur l'avis du conseil consultatif, arrêté par le gouverneur général en conseil d'administration, après approbation du ministre des Colonies par simple dépêche.

Le directeur du chemin de fer est ordonnateur secondaire, par délégation du gouverneur général de Madagascar, des recettes et des dépenses du budget annexe, lesquelles sont centralisées par le trésorier-payeur de la colonie. Toutes demandes de crédits supplémentaires et toutes modifications au budget sont présentées et approuvées dans les mêmes formes que le budget annuel. Les règles suivant lesquelles des rétablissements de crédits peuvent être opérés au budget annuel ont été fixées par un décret du 3 juillet 1901.

Une loi du 30 mars 1907 a constitué un fonds de roulement de trésorerie. Le ministre des Finances est autorisé à faire, chaque année, sur les fonds du Trésor, et jusqu'à concurrence de 100,000 francs, les avances provisoires nécessaires à l'acquittement des dépenses du budget annexe. Ces avances sont remboursées sur les produits ultérieurs de l'exercice auquel elles s'appliquent.

1818. L'Administration de Madagascar a pris des dispositions en vue de favoriser les transactions entre le terminus du chemin de fer de Tananarive à la côte orientale et les centres environnants. Elle a institué un service

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de correspondances et de messageries sur les routes convergeant vers Tananarive. Ce service, qui est assuré par des voitures automobiles, a été organisé par un arrêté du gouverneur général en date du 28 décembre 1908. Il est annexé au service de l'exploitation du chemin de fer. La comptabilité du service des messageries et des correspondances est centralisée par le receveur principal du chemin de fer. Elle est tenue à Tananarive par un agent comptable spécialement désigné à cet effet. Le projet de budget des messageries et correspondances, à insérer au budget annexe du chemin de fer, est préparé, par exercice, par le directeur des travaux publics de Madagascar. L'arrêté du gouverneur général a réglé minutieusement les conditions dans lesquelles ont lieu les transports pour le commerce et les transports sur réquisitions, ainsi que les tarifs applicables aux voyageurs et aux marchandises et les horaires.

SECTION III

POLICE

1819. La police des chemins de fer et tramways de Madagascar a été réglementée par un décret en date du 9 janvier 1909. Il appartient au gouverneur général de prendre, en conseil d'administration, des arrêtés destinés à assurer la police et la sécurité des chemins de fer et des tramways. Si ces arrêtés comportent des peines pécuniaires ou corporelles excédant celles de droit commun en matière de contravention, ils doivent être convertis en décrets dans le délai de six mois. Le décret reproduit, d'autre part, les dispositions de la loi du 15 juillet 1845 en ce qui concerne les crimes et délits contre la sûreté de la circulation. Enfin, d'après l'article 6 du décret, les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer ou tramway sont responsables, soit envers l'Etat ou la colonie, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés au service de l'exploi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tation. L'Etat ou la colonie sont soumis à la même responsabilité, si le chemin de fer ou le tramway est exploité à leurs frais ou pour leur compte.

Conformément à ces dispositions, un arrêté du gouverneur général de Madagascar, en date du 6 septembre 1909, a édicté les mesures propres à assurer la conservation des voies ferrées, la sécurité des voyageurs ou des agents de chemin de fer et à régler la circulation des trains.

SECTION IV

CHEMIN DE FER DE BRICKAVILLE A TAMATAVE

1820. Dans un but d'économie, l'on fit aboutir la ligne de Tananarive à Brickaville et non à Tamatave. La longueur à construire était ainsi bien plus courte et l'on avait été séduit par la possibilité d'utiliser les lagunes de la côte pour y établir un canal.

C'est ce canal dit « de Pangalanes » que l'on emprunte encore aujourd'hui. A Brickaville, les transports venant de Tananarive quittent le chemin de fer, descendent la Vohitra, prennent le canal, puis enfin utilisent une petite voie ferrée de 12 kilomètres jusqu'à Tamatave (1). Il en résulte des transbordements qui causent des dépenses frustratoires et augmentent les délais de transport.

1821. On s'aperçut vite qu'il importait de compléter la ligne de Tananarive à la côte orientale en la prolongeant de Brickaville jusqu'à Tamatave. Trois tracés furent présentés par la colonie, ce fut celui longeant le

(1) C'est la Compagnies des messageries françaises à Madagascar qui assure les transports entre Brickaville et Tamatave, en vertu d'une convention approuvée par décret du 6 octobre 1897 et modifiée par trois avenants en date des 19 août 1899, 20 juillet 1900 et 17 août 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

littoral et le canal de Pangalanes (1) qui fut adopté, après examen par le comité des travaux publics des colonies.

La loi de finances du 8 avril 1910 (art. 118) a autorisé le gouvernement général de Madagascar à procéder aux travaux de construction de la voie ferrée de Brickaville à Tamatave.

Les dépenses afférentes à l'exécution de cette ligne seront imputées sur le budget de Madagascar.

---

(1) Le contrat de concession du canal de Pangalanes à la Compagnie des messageries françaises à Madagascar prévoit qu'une compensation devra être accordée à cette Compagnie, en cas de construction d'un chemin de fer concurrent entre Brickaville et Tamatave avant le 1er janvier 1913. Si donc le chemin de fer est en service avant cette date une entente devra s'établir entre la colonie et la Compagnie exploitante.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE IV

CHEMIN DE FER DE LA COTE FRANÇAISE DES SOMALIS

SECTION PREMIÈRE

PREMIÈRE CONVENTION DE CONCESSION

1822. Le 9 mars 1894, MM. Ilg et Chefneux obtinrent solidairement de Ménélick, empereur d'Abyssinie, le droit de constituer une Société ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer reliant Djibouti au Nil Blanc en passant par Harrar et Entotto.

Ils obtinrent ensuite, par décisions ministérielles des 27 avril et 16 septembre 1897, l'autorisation de traverser le territoire français de la Côte des Somalis, de Djibouti à la frontière Éthiopienne.

Les travaux furent commencés à la fin de la même année et, le 31 décembre 1901, la ligne était construite jusqu'au kilomètre 205.

Mais à cette époque, la situation financière de la Compagnie n'étant pas brillante, des financiers anglais essayèrent d'en profiter pour transformer la ligne en entreprise anglaise. L'opinion et le Gouvernement français s'émurent de cette situation. Le 6 février 1902, une convention, ratifiée par la loi du 6 avril 1902, fut conclue. Une subvention annuelle de 500,000 francs pendant cinquante ans était accordée à la Compagnie. Cette annuité était garantie par le Gouvernement français qui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

établissait un contrôle financier sur la gestion de l'entreprise (1).

Au 31 décembre 1902 la voie atteignait Diré Daoua (kilomètre 310). Pour la prolonger, la Compagnie, qui était à cours d'argent liquide, contracta successivement plusieurs emprunts auprès de l' « Éthiopian Trust »; bientôt les difficultés financières de la Compagnie firent naître, auprès de certaines puissances, l'idée d'internationaliser l'entreprise. Ce projet fut combattu par le Gouvernement français et, par le traité du 13 décembre 1906 conclu entre la France, l'Angleterre et l'Italie, il fut convenu que le prolongement du chemin de fer de Djibouti jusqu'à Addis-Abéba serait attribué à une Société française sous la réserve que les puissances intéressées jouiraient de l'égalité de traitement sur le chemin de fer et dans le port de Djibouti.

Pendant ce temps, la Compagnie qui avait contracté de nouveaux emprunts sans l'autorisation du ministre des Colonies, fut contrainte de régulariser sa situation. Ne pouvant faire face à ses engagements, elle fut mise en liquidation judiciaire le 3 juin 1907 et déclarée déchue par décret du 8 décembre 1908. La mesure de déchéance fut suivie de la prise de possession de la ligne par le Gouvernement de la colonie. Le 15 janvier 1909, un arrêté des ministres des Colonies, des Finances et des Affaires étrangères, instituait une régie provisoire (2) pour assurer l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à Diré-Daoua.

La Compagnie attaqua alors les décisions prises devant les juridictions administratives. Une transaction intervint à la date du 6 mars 1909 et fut homologuée par un jugement du tribunal de commerce de la Seine en

---

(1) Les dispositions de la convention ne pouvaient s'appliquer en territoire abyssin qu'en vertu d'une autorisation du Gouvernement éhiopien; celle-ci fut accordée par lettre du Négus du 8 août 1904

(2) Les recettes et les dépenses de l'exploitation du chemin de fer devaient faire l'objet d'un budget annexe, rattaché pour ordre au budget du protectorat de la Côte française des Somalis.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

date du 27 mai 1909. La Compagnie reconnaissait la prise de possession de la voie ferrée par le Gouvernement de la colonie et se désistait de tous ses droits. En compensation il fut convenu qu'elle recevrait quatre-vingt dix-neuf annuités de 610,748 francs qui lui seraient payées par la Compagnie qui reprendrait la concession, ou, à son défaut, par le Gouvernement français.

SECTION II

DEUXIÈME CONVENTION DE CONCESSION

1823. La concession du chemin de fer a été transférée à une nouvelle Société : la « Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba », par deux actes distincts passés avec les Gouvernements éthiopien et français.

En premier lieu, par un acte en date du 30 janvier 1908, le Gouvernement éthiopien accorde à la nouvelle Compagnie la concession, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, de la partie de ligne située sur son territoire, il donne à la Compagnie les terrains qui lui sont nécessaires, participe pour un quart dans l'entreprise, lui donne la liberté d'établir elle-même ses tarifs et lui confirme le privilège accordé à l'ancienne Compagnie d'établir une surtaxe *ad valorem*, sorte de droit de douane, dont le taux est ramené à 10 à 6 0/0. En compensation de ces avantages, la Compagnie prend à sa charge la créance que possède le Négus contre les anciens concessionnaires et paie au Gouvernement éthiopien une redevance annuelle basée sur la recette kilométrique, cette redevance n'étant due que lorsque la garantie de l'Etat français aura cessé de fonctionner et lorsque les avances faites par lui auront été remboursées (Avenant du 26 mai 1908). Toute les contestations entre le Gouvernement éthiopien et la Compagnie au sujet de l'interprétation ou de l'exécution du présent acte doivent être réglées par arbitrage.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1824. D'autre part, la Compagnie nouvelle passe avec l'Etat français une convention en date du 8 mars 1909 approuvée par la loi du 3 avril 1909.

L'Etat garantit à la Compagnie : 1° l'intérêt, au taux de 3,50 0/0, et l'amortissement de son capital actions, jusqu'à concurrence de 17,300,000 francs; 2° l'intérêt et l'amortissement des obligations; 3° les quatre-vingt-dix-neuf annuités que la Compagnie doit payer à l'ancienne Société; 4° les intérêts, calculés au taux moyen des obligations, et l'amortissement de la prime qui sera attribuée à la Compagnie si elle réalise une économie sur le montant du compte d'établissement.

1825. La convention détermine les conditions de premier établissement et d'exploitation du chemin de fer.

Les dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation sont évaluées à l'aide d'une formule forfaitaire et remboursées à la Compagnie. En plus de ces dépenses, la Compagnie reçoit une somme fixe de 180,000 francs pour ses frais généraux d'administration et de direction. Si les frais d'entretien et d'exploitation n'atteignent pas la somme déterminée d'après la formule, la différence doit être portée au crédit d'un compte d'attente constituant la réserve d'exploitation. Inversement, l'excédent des dépenses est porté au débit.

Chaque année, la Compagnie dresse le compte de son produit net d'exploitation, en tenant compte du produit de la taxe *ad valorem*; on en déduit l'annuité de 610,748 francs à verser à l'ancienne Société, l'intérêt et l'amortissement du capital d'établissement, les sommes dues éventuellement à l'Etat français en remboursement de ses avances du capital au titre de la garantie (1). L'excédent obtenu constitue le bénéfice brut qui doit être d'abord affecté, jusqu'à concurrence de 25 0/0, au paiement des intérêts des avances faites par l'Etat. Le reliquat constitue le bénéfice net sur lequel est prélevé

(1) Ou en paiement des pénalités dues par la Compagnie en cas de dépassement du compte d'établissement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le montant de la redevance due au Gouvernement éthiopien. Le surplus appartient à la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à appliquer des tarifs dont les maxima sont fixés par la convention.

1826. La déchéance, prononcée par décret en Conseil d'Etat, peut intervenir, en particulier, dans le cas d'une violation de l'article 2 de la convention qui s'applique à la constitution de la Compagnie, et interdit à celle-ci d'aliéner tout ou partie de ses droits, et de contracter des engagements qui ne seraient pas autorisés par le ministre des Colonies et par le ministre des Finances. Si la Compagnie protestait contre les mesures prises, il serait statué par le Conseil d'Etat statuant au contentieux.

A l'époque de l'expiration de la concession, les Etats français et éthiopien entreront en possession des parties du chemin de fer situées sur leurs territoires respectifs.

SECTION III

CONTROLE

1827. D'accord avec le Gouvernement éthiopien et en raison de la garantie financière qu'il accorde au chemin de fer, l'Etat français exerce sur l'entreprise, en vertu des articles 10, 25 et 26 de la convention du 8 mars 1909, un contrôle technique et financier assez étendu.

Ce contrôle s'étend :

1° Aux travaux et dépenses de construction (art. 10), le directeur des travaux étant soumis à l'agrément du ministre des Colonies et les projets de travaux soumis à son approbation;

2° A l'exploitation de la ligne (art. 25 et 26), étant entendu que ce service sera confié à deux contrôleurs nommés par les Gouvernements français et éthiopien et sera organisé par arrêté du ministre des Colonies, d'accord avec le Gouvernement éthiopien, la Compagnie entendue;

3° A la gestion financière (art. 26) dans les conditions déterminées par un arrêté du ministre des Colonies, les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

comptes étant arrêtés par lui, sauf recours au Conseil d'Etat statuant au contentieux.

Par application de ces dispositions, le contrôle du chemin de fer, sous l'autorité du ministre des Colonies, a été organisé par un arrêté ministériel du 11 mars 1910 qui a confié le contrôle technique de la construction et de l'exploitation à un ingénieur en chef et le contrôle financier à un inspecteur des finances. L'article 7 du même décret prévoyait la constitution d'une Commission de vérification des comptes qui fut organisée par arrêté ministériel du 19 mars1910. Cette Commission, qui comprend un conseiller d'Etat, plusieurs directeurs du ministère des Colonies, l'inspecteur général des travaux publics des colonies et les deux fonctionnaires du contrôle dont il vient d'être question, est consultée par le ministre sur l'approbation des comptes de garantie, de partage de bénéfices, de remboursement, etc., et sur les demandes d'émissions d'obligations.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE V

CHEMIN DE FER DE LA RÉUNION

SECTION PREMIÈRE

HISTORIQUE

1828. Des études furent faites, en 1873, pour créer un port à la Pointe-des-Galets et construire une voie ferrée destinée à relier le port aux quartiers producteurs de l'île, à Saint-Pierre et à Saint-Benoit. Le conseil général de la colonie ratifia la concession de la construction et de l'exploitation du port et du chemin de fer à une Société pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Par convention du 19 février 1877, approuvée par une loi du 23 juin 1877, la Compagnie obtint le concours de l'Etat; elle recevait une garantie d'intérêt et était autorisée à contracter un emprunt.

1829. Les travaux furent entrepris dès 1879; ils furent longs et coûteux, la ligne comportant des tunnels et de nombreux ponts. Pour le port, les difficultés à vaincre furent plus grandes, elles entraînèrent de longs retards et un dépassement des dépenses prévues.

La Compagnie proposa de contracter un nouvel emprunt avec la garantie de l'Etat et s'engagea à terminer les travaux le 1er janvier 1886. Une seconde convention fut signée sur ces bases le 20 mai 1884 et approuvée par une loi du 19 décembre 1884.

Le 1er janvier 1886, le chemin de fer était ouvert à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'exploitation (1) mais le port n'était pas achevé. Une troisième convention fut conclue le 3 avril 1886; néanmoins, à la fin de 1887, la Compagnie avait épuisé ses dernières ressources; sa déchéance fut prononcée (2).

Les travaux qui étaient presque terminés, ainsi que le matériel firent retour à l'Etat.

Le ministre des Colonies fut autorisé, par la loi de finances du 17 juillet 1889, à assurer l'exploitation « provisoire » du chemin de fer et du port de La Réunion; cette exploitation provisoire est devenue, en fait, définitive.

SECTION II

REGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER

1830. Le régime administratif du chemin de fer de La Réunion, établi primitivement par le décret du 22 octobre 1889, est aujourd'hui soumis aux dispositions d'un décret en date du 5 mai 1897. Le chemin de fer constitue un service spécial confié, sous l'autorité du ministre des Colonies et du gouverneur de La Réunion, à un directeur qui a des pouvoirs très étendus. Celui-ci peut notamment engager toutes dépenses, dans la limite des crédits qui lui sont ouverts, intenter de sa propre autorité toutes actions relatives aux services placés sous ses ordres. Il ne peut toutefois conclure, sans l'autorisation du gouverneur, des marchés ou traités de gré à gré dont l'importance totale dépasse 1,000 francs — chiffre porté à 1,500 francs par le décret du 7 avril 1907 — et, sans l'autorisation du ministre des Colonies, ceux dépassant 10,000 francs ainsi que tous les marchés ou traités susceptibles d'engager les finances de l'Etat pendant plus de deux exercices. De même, le réglement de toute ques-

---

(1) Longueur : 126 kilomètres; coefficient d'exploitation en 1909 : 0,71.

(2) Arr. min. 2 décembre 1887.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion litigieuse portant dans son ensemble sur une valeur supérieure à 10,000 francs doit être approuvé par le ministre. Enfin les travaux neufs ne peuvent être entrepris qu'avec l'autorisation du ministre, sauf dans le cas d'urgence.

1831. Le directeur est assisté d'un conseil consultatif, organisé par un arrêté ministériel du 30 juin 1907, qui donne obligatoirement son avis sur un certain nombre de questions, notamment sur l'établissement du projet de budget annuel, les tarifs, les actions à intenter ou à soutenir. En dehors des cas d'urgence, c'est le ministre des Colonies qui approuve, avant commencement d'exécution, les projets de travaux neufs ou de modification des installations existantes.

L'organisation du personnel du chemin de fer et du port de La Réunion est réglée par des arrêtés du ministre des Colonies (1).

Les tarifs ne peuvent être mis en vigueur sans l'homologation du ministre des Colonies (2).

1832. Le régime financier du chemin de fer de La Réunion, analogue à celui des chemins de fer de l'Etat, est défini par la loi de finances du 17 juillet 1889 et par un décret en date du 8 décembre 1897. Les recettes et les dépenses de l'exploitation du chemin de fer et du port font l'objet d'un budget annexe rattaché au budget de l'Etat. Ce budget reçoit une subvention annuelle de 160,000 francs de la colonie et une subvention de l'Etat pour assurer le service des obligations garanties.

Le projet de budget annuel, préparé par le directeur, est transmis par le gouverneur de la colonie, avec l'avis du conseil consultatif du chemin de fer, au ministre des Colonies et arrêté par la loi annuelle de finances. Les cré-

---

(1) V. arr. 15 décembre 1897, 10 juillet 1903 et 30 avril 1907.

(2) V. arr. min. 8 décembre 1906. (Un nouvel arrêté en date du 17 février 1908 a réglementé la délivrance des permis de circulation gratuite sur le chemin de fer de La Réunion.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dits supplémentaires ou extraordinaires sont ouverts par décrets, conformément à l'article 42 de la loi de finances du 26 juillet 1893. Une loi du 30 mars 1907 a constitué un fonds de roulement de trésorerie pour le chemin de fer et le port.

Le régime de la comptabilité a été fixé par un arrêté du ministre des Colonies, en date du 1er juillet 1908, qui a rassemblé dans un texte unique les dispositions éparses dans la réglementation antérieure, en ce qui concerne l'établissement et l'exécution du budget.

SECTION III

CONTROLE

1833. Le chemin de fer de La Réunion est, au point de vue administratif, soumis au contrôle d'une Commission de surveillance siégeant au ministère des Colonies. Organisée par l'article 9 du décret du 5 mai 1897 et par le décret du 25 janvier 1901, elle comprend l'inspecteur général des travaux publics des Colonies, un maître des requêtes au Conseil d'Etat, un conseiller référendaire à la Cour des comptes, un ingénieur du contrôle des chemins de fer métropolitains et quatre fonctionnaires du ministère des Colonies. Cette Commission est consultée sur le projet de budget, les demandes de crédits supplémentaires, les propositions de tarifs. Elle fait un rapport annuel au ministre sur la gestion du chemin de fer pendant l'année précédente. Ce contrôle est complété, sur place, par celui de l'inspection des colonies.

Au point de vue financier, le caissier est soumis, pour la tenue de ses comptes et les justifications à produire, au contrôle de la direction générale de la comptabilité publique et est justiciable de la Cour des comptes; le caissier et les receveurs sont soumis aux vérifications de l'inspection générale des finances, de l'inspection des colonies et de commissaires délégués spécialement par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le ministre des Colonies. Le directeur du chemin de fer rédige tous les ans un compte d'administration qui est transmis par le gouverneur au ministre des Colonies qui, sur l'avis de la Commission de surveillance, l'approuve avec ou sans réserves et le transmet à la Cour des comptes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE VI

VOIES FERREES DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'INDE

SECTION PREMIÈRE

LIGNE DE PONDICHÉRY A VILLAPURAM

1834. En 1878, l'Administration des colonies se préoccupa de relier Pondichéry avec les grandes lignes anglaises de l'intérieur de l'Inde. Une convention fut signée, le 8 mai 1878, entre le ministre des Colonies et la Compagnie « Pondichéry Railway »; celle-ci fut chargée de construire un chemin de fer de Pondichéry à Villapuram (1). L'exploitation lui a été concédée pour quatre-vingt-dix-neuf ans. La Compagnie obtenait gratuitement les terrains nécessaires à la construction de la voie ferrée et recevait une subvention de 1,264,875 francs. En compensation, la Compagnie s'engageait à remettre à la colonie la moitié des bénéfices nets.

Les contestations avec le Gouvernement local de la colonie doivent être jugées par le conseil du contentieux administratif de Pondichéry, sauf recours au Conseil d'Etat.

1835. La Compagnie, usant d'un droit que le contrat de la concession lui reconnaissait, a rétrocédé, par convention en date du 30 décembre 1890, l'exploitation du chemin de fer à la « South Indian Railway C° »; celle-ci reçoit, comme rémunération, sur les recettes brutes de la ligne une fraction égale au rapport des frais d'exploitation aux recettes brutes de tout son réseau. Le surplus

---

(1) Longueur : 38 kilomètres dont 11 en territoire français.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des recettes brutes est laissé à la « Pondichéry Railway Co » qui prélève d'abord ses frais d'administration et partage le reste avec la colonie (1).

SECTION II

LIGNE DE KARIKAL A PÉRALAM

1836. La colonie a entrepris l'exécution de ce chemin de fer (23 kilomètres) au moyen de deux emprunts successifs de 1,167,000 et 74,000 francs, autorisés par décrets en date des 23 février 1894 et 6 avril 1900. La construction a été faite, au compte de la colonie, par la « South Indian Railway Co » et l'exploitation confiée à la même Compagnie par une convention provisoire en date du 1er mars 1898. Aux termes de cette convention et du cahier des charges y annexé, la Compagnie s'engageait à exploiter la ligne jusqu'à l'année 1911, moyennant le prélèvement, sur les recettes brutes, d'une fraction égale au rapport des frais d'exploitation aux recettes brutes de tout son réseau, plus 5 0/0 des mêmes recettes brutes pour fourniture de matériel, le surplus restant à la colonie.

Une convention définitive est intervenue à la date du 27 mars 1902, valable jusqu'au jour ou l'une des parties manifestera son intention d'y mettre fin. Par cette convention, qui paraît peu avantageuse pour la colonie, celle-ci s'est engagée à rembourser à la Compagnie les sommes qu'elle avait reçues depuis l'origine à titre de partage de bénéfices et à payer les déficits éventuels d'exploitation. En compensation, la Compagnie verse à la colonie la totalité des bénéfices nets, après prélèvement des frais d'exploitation (2).

Les tarifs sont fixés après entente entre la Compagnie et le gouverneur de la colonie.

---

(1) Coefficient d'exploitation du chemin de fer en 1909 : 0,54

(2) Le coefficient d'exploitation du chemin de fer en 1909 était de 0,70.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE VII

VOIES FERRÉES DE LA NOUVELLE CALÉDONIE

SECTION PREMIÈRE

HISTORIQUE

1837. Un avant-projet de voie ferrée de Nouméa à Bourail a été dressé dans la colonie, en 1896, et soumis au comité des travaux publics des colonies à l'appui d'une demande d'emprunt présentée au ministre des Colonies après délibération du conseil général de la Nouvelle-Calédonie. Ce projet ne fut approuvé qu'avec des réductions importantes. Un décret du 16 février 1901 autorisa la colonie à contracter un emprunt de 5 millions destiné notamment à l'exécution du premier tronçon du chemin de fer de Nouméa à Dumbéa (16 kilomètres) (1).

Pour prolonger le chemin de fer, un nouvel emprunt a dû être contracté. Un décret en date du 19 février 1909 a autorisé la colonie de la Nouvelle-Calédonie à emprunter une somme de 3,400,000 francs, affectée, jusqu'à concurrence de 2,700,000 francs, au raccordement du premier tronçon du chemin de fer de Nouméa à Bourail avec le quai de Nouméa, à des travaux complémentaires dans la gare de Nouméa et au prolongement de la ligne de la Dumbéa à Païta (13 kilomètres). L'ouverture des travaux compris dans ce programme doit avoir lieu, sur la

(1) Ouvert à l'exploitation le 1er janvier 1905. Coefficient d'exploitation en 1909 : 1,68.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

proposition du gouverneur de la colonie, en vertu de décrets rendus sur le rapport du ministre des Colonies.

Conformément à ces dispositions, l'ouverture des trois groupes de travaux indiqués ci-dessus a été autorisée par décrets en date des 7 avril 1909, 3 janvier 1910 et 1er octobre 1910.

SECTION II

RÉGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER

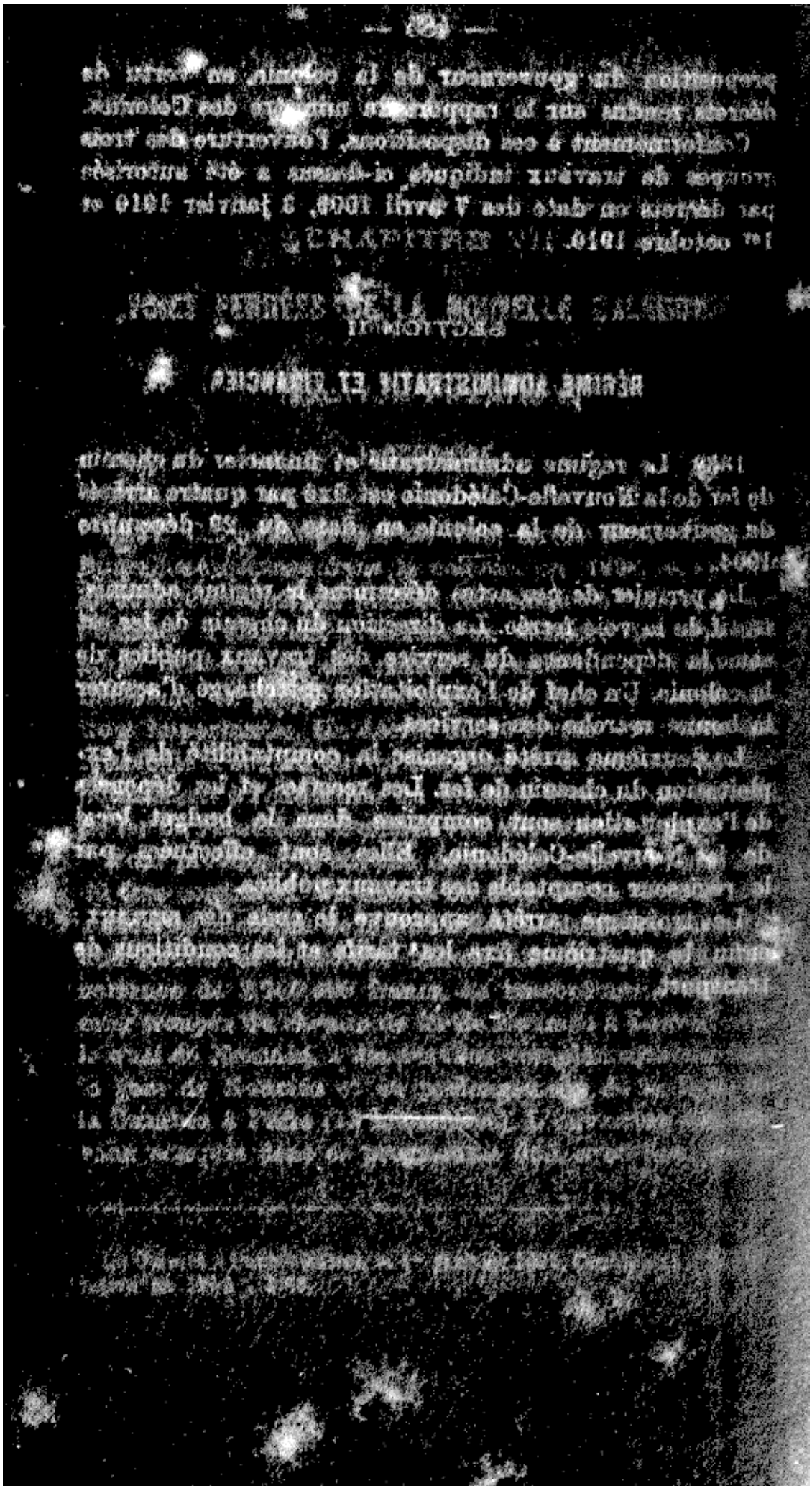
1838. Le régime administratif et financier du chemin de fer de la Nouvelle-Calédonie est fixé par quatre arrêtés du gouverneur de la colonie en date du 29 décembre 1904.

Le premier de ces actes détermine le régime administratif de la voie ferrée. La direction du chemin de fer est sous la dépendance du service des travaux publics de la colonie. Un chef de l'exploitation est chargé d'assurer la bonne marche des services.

Le deuxième arrêté organise la comptabilité de l'exploitation du chemin de fer. Les recettes et les dépenses de l'exploitation sont comprises dans le budget local de la Nouvelle-Calédonie. Elles sont effectuées par le régisseur comptable des travaux publics.

Le troisième arrêté approuve le code des signaux; enfin le quatrième fixe les tarifs et les conditions de transport.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLE DES MATIÈRES (1)

PREMIÈRE PARTIE

VOIES FERRÉES DE LA FRANCE

TITRE PREMIER

CHEMINS DE FER D'INTÉRET GÉNÉRAL

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE . . . . . 1 à 37

SECTION I. — Les premières concessions . . . . . 1 à 5

SECTION II. — La formation des grandes Compagnies. 6 à 12

SECTION III. — Le deuxième réseau . . . . . 13 à 26

§ 1. — Grandes Compagnies . . . . . 13 à 20
§ 2. — Compagnies secondaires et réseau d'Etat. 20 à 23
§ 3. — Contrôle et impôts . . . . . 24 à 26

SECTION IV. — Le troisième réseau . . . . . 27 à 37

§ 1. Achèvement du réseau. . . . . 27 à 34 *ter*
§ 2. Contrôle, police et impôts . . . . . 35 à 37

CHAPITRE II.

MESURES PRÉALABLES A L'EXÉCUTION. . . . . 38 à 60

SECTION I. — Classement . . . . . 38 à 39

(1) Les chiffres indiqués à la table correspondent aux numéros des différents paragraphes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION II. — Déclaration d'utilité publique . . . . 40 à 46
§ 1. — Etudes et enquêtes . . . . . 40 à 45
§ 2. — Acte déclaratif d'utilité publique. . . . 46

SECTION III. — Concession . . . . . 47 à 60
§ 1. — Objet des concessions. . . . . 47 à 49 *bis*
§ 2. — Concessions éventuelles. 50
§ 3. — Durée des concessions. . . . . 51 à 53
§ 4. — Forme des concessions . . . . . 54 à 56
§ 5. — Nature juridique des actes de concession. . . . . 57 à 59
§ 6. — Droits des concurrents évincés. 60

CHAPITRE III.

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN. . . . . 61 à 117

SECTION I. — Travaux effectués par les Compagnies. 61 à 107
§ 1. — Présentation, instruction et approbation des projets . . . . . 61 à 68
§ 2. — Acquisition des terrains. . . . . 69 à 72
§ 3. — Exécution et réception des travaux. . . 73 à 88
§ 4. — Bornage . . . . . 89 à 90
§ 5. — Travaux complémentaires. . . . . 91 à 100
§ 6. — Entretien. . . . . 101 à 107

SECTION II. — Travaux effectués par l'Etat. . . . . 108 à 117
§ 1. — Règles générales . . . . . 108 à 110
§ 2. — Lignes concédées . . . . . 111 à 114
§ 3. — Réseau d'Etat . . . . . 115 à 117

CHAPITRE IV.

DOMAINE. . . . . 118 à 178

SECTION I. — Domanialité publique des chemins de fer . . . . . 118 à 157
§ 1. — Caractère juridique du domaine des chemins de fer . . . . . 118 à 130

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 2. — Formation et consistance du domaine public des chemins de fer. . . . . 131 à 142
§ 3. — Déclassement. . . . . 143 à 157

SECTION II. — Régime des propriétés riveraines . . 158 à 178
§ 1. — Droits des riverains . . . . . 158 à 161
§ 2. — Servitudes . . . . . 162 à 178

CHAPITRE V.

EXPLOITATION TECHNIQUE. . . . . 179 à 261

SECTION I. — Textes réglementaires de l'exploitation technique . . . . . 179 à 189

SECTION II. — Prescriptions relatives à la sécurité de l'exploitation et du public . . . 190 à 228 *bis*
§ 1. — Voie. . . . . 190 à 203
ART. 1. — Entretien. 190
ART. 2. — Clôtures . . . . . 191 à 194
ART. 3. — Passages à niveau. . . . . 195 à 201
ART. 4. — Police des gares. . . . . 202 à 203
§ 2. — Matériel roulant . . . . . 204 à 217
ART. 1. — Dispositions communes à tous les véhicules. . . . . 204 à 205
ART. 2. — Locomotives . . . . . 206 à 211
ART. 3. — Voitures . . . . . 212 à 213
ART. 4. — Freins . . . . . 214 à 217
§ 3. — Exploitation . . . . . 218 à 228
ART. 1. — Composition des trains 218
ART. 2. — Marche des trains. . . . . 219 à 220
ART. 3. — Signaux. . . . . 221 à 227
ART. 4. — Transport des matières dangereuses. 228
§ 4. — Prescriptions imposées au public. . . . 228 *bis*

SECTION III. — Prescriptions relatives aux besoins ou à la commodité du public. . . . . 229 à 261
§ 1. — Voyageurs. . . . . 230 à 239
ART. 1. — Marche des trains. . . . . 230 à 252
a) Nombre de trains . . . . . 230 à 233
b) Nature des trains . . . . . 234 à 246

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c) Horaire des trains . . . . . 247 à 250
d) Retard des trains . . . . . 251 à 252
ART. 2. — Conditions de confortable . . . . 253 à 257
ART. 3. — Hygiène . . . . . 258 à 259
§ 2. — Marchandises . . . . . 260 à 261

CHAPITRE VI.

EXPLOITATION COMMERCIALE . . . . . 262 à 634

SECTION I. — Des tarifs . . . . . 262 à 452
§ 1. — Différentes espèces de tarifs . . . . . 262 à 271
§ 2. — Forme des tarifs . . . . . 272 à 279
§ 3. — Établissement des tarifs . . . . . 280 à 311
ART. 1. — Pouvoirs du Parlement en matière de tarification . . . . . 280 à 292
ART. 2. — Droit de l'homologation . . . . . 293 à 295
ART. 3. — Procédure de l'homologation . . . 296 à 309
ART. 4. — Droit d'initiative du ministre . . 310 à 311
§ 4. — Textes concernant les tarifs . . . . . 312 à 323
§ 5. — Caractère légal des tarifs . . . . . 324 à 329
§ 6. — Tarifs de grande vitesse . . . . . 330 à 383
ART. 1. — Transport des voyageurs . . . . 330 à 363
a) Tarif légal et tarif général . . . . . 330 à 335
b) Tarifs spéciaux . . . . . 336 à 347
c) Réductions de prix exceptionnelles . . . 348 à 363
ART. 2. — Transport des bagages . . . . . 364 à 371
ART. 3. — Transport des marchandises . . . 372 à 383
a) Tarif légal et tarif général . . . . . 372 à 377
b) Tarifs spéciaux . . . . . 378 à 379
c) Colis postaux et agricoles . . . . . 380 à 383
§ 7. — Vitesse moyenne et vitesse mixte . . . 384 à 385
§ 8. — Petite vitesse . . . . . 386 à 416
ART. 1. — Tarif légal 386
ART. 2. — Tarif général . . . . . 387 à 390
ART. 3. — Tarifs spéciaux . . . . . 391 à 416
a) Numérotage 392
b) Forme des tarifs spéciaux . . . . . 393 à 394
c) Conditions d'application . . . . . 395 à 397
d) Réexpédition et soudure . . . . . 398 à 402
e) Clause des stations intermédiaires . . . 403 à 404

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

f) Allongement des délais . . . . . 405 à 408
g) Minimum de tonnage . . . . . 409 à 414
h) Groupage. 415
i) Manutention. 416
§ 9. — Tarif exceptionnel et masses indivisibles. 417 à 426
ART. 1. — Tarif exceptionnel. . . . . 417 à 421
ART. 2. — Masses indivisibles . . . . . 422 à 426
§ 10. — Frais accessoires. . . . . 427 à 448
§ 11. — Surtaxes locales temporaires . . . . . 449 à 452

SECTION II. — Du contrat de transport . . . . . 453 à 513

§ 1. — Règles générales . . . . . 454 à 465
ART. 1. — Obligation de transporter. . . . . 454 à 459
ART. . — Principe de l'égalité de traitement. 460 à 465
a) Interdiction du tour de faveur . . . . . 460 à 461
b) Interdiction du traité particulier . . . . 462 à 465
§ 2. — Transport des voyageurs et bagages . . 466 à 470
§ 3. — Transport des marchandises. . . . . 471 à 513
ART. 1. — Formation du contrat . . . . . 471 à 473
ART. 2. — Ouverture et fermeture des gares. 474 à 476
ART. 3. — Expédition . . . . . 477 à 484
ART. 4. — Choix de l'itinéraire. . . . . 485 à 494
ART. 5. — Délais de transport . . . . . 495 à 501
ART. 6. — Livraison. . . . . 502 à 513

SECTION III. — Responsabilité du transporteur. . . 514 à 563

§ 1. — Transport des voyageurs . . . . . 514 à 523
ART. 1. — Détermination de la responsabilité. 516 à 521
a) Retards. . . . . 517 à 518
b) Accidents . . . . . 519 à 521
ART. 2. — Bases de l'indemnité. . . . . 522 à 523
§ 2. — Transport des bagages. . . . . 524 à 532
ART. 1. — Détermination de la responsabilité. 524 à 526
a) Bagages à la main. . . . . 524 à 525
b) Bagages enregistrés 526
ART. 2. — Bases de l'indemnité. . . . . 527 à 532
§ 3. — Transport des marchandises. . . . . 533 à 562
ART. 1. — Evolution de la législation et de la jurisprudence. . . . . 533 à 540
ART. 2. — Jurisprudence actuelle. . . . . 541 à 556
1° Principe de la responsabilité. . . . . 541 à 542
2° Exceptions au principe de la responsabilité. 543 à 553
a) Force majeure. 543

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b) Vice propre. . . . . 544 à 547
c) Faute de l'expéditeur. . . . . 548 à 553
3° Bases de l'indemnité. . . . . 554 à 556
ART. 3. — Responsabilité en matière de transport de colis postaux . . . . . 557 à 558
ART. 4. — Fins de non-recevoir et actions. . 559 à 562

SECTION IV. — Relations extérieures des chemins de fer . . . . . 564 à 630
§ 1. — Relations avec le public. . . . . 565 à 575
ART. 1. — Factage et camionnage. . . . . 565 à 571
ART. 2. — Bureaux de ville. 572
ART. 3. — Embranchements particuliers. . . 573 à 575
§ 2. — Relations des chemins de fer avec les entrepreneurs de transport et les voituriers . . . . . 576 à 590
ART. 1. — Intermédiaires de transport . . . . 576 à 577
ART. 2. — Voituriers. . . . . 578 à 590
a) Voituriers par terre. . . . . 578 à 582
b) Voituriers par eau. 583
c) Navigation maritime. . . . . 584 à 590
§ 3. — Relations des chemins de fer entre eux. 591 à 598
ART. 1. — Tarification et exploitation communes. . . . . 592 à 594
ART. 2. — Partages de trafic. . . . . 595 à 598
§ 4. — Relations des chemins de fer français avec les chemins de fer étrangers. . 599 à 634
ART. 1. — Tarification et exploitation communes . . . . . 599 à 600
ART. 2. — Partages de trafic. . . . . 601 à 603
ART. 3. — Convention de Berne. . . . . 604 à 630
a) Etendue d'application . . . . . 604 à 609
b) Formation du contrat ; déclaration . . . 610 à 613
c) Délais 614
d) Frais de transport. 615
e) Livraison. 616
f) Responsabilité. . . . . 617 à 630
1° Retard . . . . . 617 à 620
2° Perte et avarie . . . . . 621 à 625
3° Fins de non-recevoir, prescription . . 626 à 627
4° Actions. . . . . 628 à 629
5° Recours des chemins de fer entre eux. 630

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ART. 4. — Formalités en douane . . . . . 631 à 633
ART. 5. — Colis postaux internationaux. . . 634

CHAPITRE VII.

POUVOIR RÉGLEMENTAIRE ET DE POLICE . . . . . 635 à 706

SECTION I. — Fondement et étendue du pouvoir réglementaire. . . . . 635 à 653
§ 1. — Légalité des actes de l'autorité administrative. . . . . 636 à 650
§ 2. — Droits du concessionnaire, en cas d'atteinte portée à son contrat par l'exercice régulier des pouvoirs de l'administration . . . . . 651 à 653

SECTION II. — Autorités investies du pouvoir réglementaire . . . . . 654 à 664
§ 1. — Pouvoirs du chef de l'Etat. . . . . 655 à 657
§ 2. — Pouvoir du ministre. . . . . 658 à 660
§ 3. — Pouvoirs des préfets . . . . . 661 à 664

SECTION III. — Sanctions des règles relatives à la police des chemins de fer . . . . 665 à 706
§ 1. — Sanctions concernant le public. . . . . 661 à 692
ART. 1. — Police de la voirie. . . . . 666 à 680
ART. 2. — Police de l'exploitation. . . . . 681 à 692
§ 2. — Sanctions concernant les Compagnies et leurs agents. . . . . 693 à 706
ART. 1. — Sanctions pénales. . . . . 693 à 702
ART. 2. — Sanctions non pénales. . . . . 703 à 706

CHAPITRE VIII.

CONDITIONS FINANCIÈRES DES CONCESSIONS. . . . . 707 à 840

SECTION I. — Association financière de l'État et des grandes Compagnies. . . . . 707 à 760
§ 1. — Subventions. . . . . 709 à 743
ART. 1. — Subventions en terrains . . . . . 709 à 710
ART. 2. — Subventions en travaux . . . . . 711 à 725
g) Construction . . . . . 712 à 720

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

I. Régime antérieur à 1883. . . . . 712 à 713
II. Régime des conventions de 1883 . . . 714 à 720
1° Lignes cédées. 714
2° Lignes concédées . . . . . 715 à 720
b) Dépenses relatives au matériel roulant. . 721
c) Travaux complémentaires et doubles voies. 722 à 725
ART. 3. — Subventions en argent. . . . . 726 à 729
ART. 4. — Mode de paiement des subventions. 730 à 743
a) Par compensation. . . . . 730 à 731
b) En capital. 732
c) Par annuités . . . . . 733 à 743
I. Régime antérieur à 1883 733
II. Régime des conventions de 1883. . . 734 à 736
III. Annuités spéciales . . . . . 737 à 743
§ 2. — Garantie d'intérêts . . . . . 744 à 755
ART. 1. — Fonctionnement de la garantie . . 744 à 748
ART. 2. — Durée de la garantie . . . . . 749 à 751
ART. 3. — Remboursement des avances de garantie . . . . . 752 à 755
§ 3. — Partage des bénéfices. . . . . 756 à 760

SECTION II. — Comptes des grandes Compagnies . . 761 à 828
§ 1. — Textes réglementaires. . . . . 764 à 769
§ 2. — Comptes de garantie et de partage. . . 770 à 821
A. — Compte de premier établissement. . . 770 à 792
ART. 1. — Eléments du compte de premier établissement . . . . . 770 à 771
ART. 2. — Caractère du compte de premier établissement . . . . . 772 à 778
ART. 3. — Travaux complémentaires de premier établissement . . . . . 779 à 792
a) Définition. . . . . 779 à 786
b) Imputation des dépenses de doubles voies . . . . . 787 à 788
c) Distinction entre les dépenses d'établissement et les dépenses d'exploitation. 789 à 791
d) Plus-values positives ou négatives . . 792
B. — Compte d'exploitation. . . . . 793 à 813
ART. 1. — Dépenses d'exploitation. . . . . 793 à 802
ART. 2. — Recettes d'exploitation . . . . . 803 à 805
ART. 3. — Caractère du compte d'exploitation. . . . . 806 à 809
ART. 4. — Compte d'exploitation partielle . 810 à 813

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

C. — Dépenses communes. . . . . 814 à 821
a) Dépenses communes à l'exploitation et à la construction. 815
b) Dépenses communes à l'ancien et au nouveau réseau, sur une même Compagnie.. 816
c) Dépenses communes à deux réseaux français . . . . . 817 à 818
d) Pénétration en territoire étranger . . 819 à 821
§ 3. — Compte des annuités . . . . . 822 à 828

SECTION III. — Conventions financières de l'État avec les Compagnies secondaires . . . 829 à 836

SECTION IV. — Concours des localités. . . . . 837 à 840

CHAPITRE IX.

ORGANISATION DES CHEMINS DE FER . . . . . 841 à 1033

ECTION I. — Organisation des Compagnies de chemins de fer . . . . . 841 à 936
§ 1. — Organisation administrative . . . . . 841 à 868
ART. 1. — Constitution des Compagnies. . . 842 à 855
ART. 2. — Fonctionnement. . . . . 856 à 668
a) Assemblée générale 856
b) Conseil d'administration . . . . . 857 à 864
c) Agents d'exécution . . . . . 865 à 868
§ 2. — Organisation financière . . . . . 869 à 878
ART. 4. — Actions . . . . . 870 à 874
ART. 2. — Obligations. . . . . 875 à 878
§ 3. — Monopole des Compagnies de chemins de fer. . . . . 879 à 936
ART. 1. — Fondement des restrictions apportées à l'activité des Compagnies. 880 à 885
ART. 2. — Fusions et traités d'exploitation . 886 à 897
a) Fusions. . . . . 886 à 892
b) Traités d'exploitation . . . . . 893 à 897
ART. 3. — Opérations commerciales et industrielles. . . . . 898 à 936
a) Opérations faites en vue de la commodité des voyageurs . . . . . 904 à 912

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b) Prolongement du transport au delà du chemin de fer . . . . . 913 à 918
c) Opérations faites dans l'intérêt de l'exploitation . . . . . 919 à 925
d) Utilisation des sous-produits . . . . . 926 à 936

SECTION II. — Organisation des chemins de fer de l'Etat . . . . . 937 à 965
§ 1. — Organisation administrative du réseau d'Etat. . . . . 937 à 956
§ 2. — Organisation financière du réseau d'Etat. 957 à 963
§ 3. — Lignes exploitées par l'État mais non rattachées au réseau d'Etat. . . . 964 à 965 *bis*

SECTION III. — Personnel des chemins de fer. . . . 966 à 1033
§ 1. — Statut du personnel. . . . . 966 à 982
ART. 1. — Dispositions résultant de règles posées par les Administrations de chemins de fer. . . . . 966 à 972
a) Compagnies de chemins de fer. . . . . 966 à 968
b) Réseau d'Etat. . . . . 969 à 972
ART. 2. — Dispositions législatives et réglementaires . . . . . 973 à 982
a) Législation actuelle . . . . . 973 à 977
b) Projets de loi concernant le statut des agents de chemins de fer. . . . . 978 à 982
1° En vue de la sécurité de la circulation. 978
2° En vue de l'intérêt personnel des agents. 979 à 980
3° En vue de la continuité du service public. . . . . 981 à 982
§ 2. — Contrat de louage de services dans les chemins de fer. . . . . 983 à 985
§ 3. — Application des lois sociales. . . . . 986 à 994
ART. 1. — Loi sur le travail des femmes et des mineurs 986
ART. 2. — Loi sur l'hygiène et la sécurité des travailleurs 987
ART. 3. — Loi sur les accidents du travail. . 988 à 993
ART. 4. — Loi sur le repos hebdomadaire. . 994
§ 4. — Réglementation du travail. . . . . 995 à 1007
ART. 1. — Fondement et historique. . . . . 995 à 998
ART. 2. — Prescriptions réglementaires. . . 999 à 1007
a) Mécaniciens et chauffeurs. . . . . 999 à 1002
b) Agents des trains 1003

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c) Agents des gares. 1004
d) Agents de la voie. . . . . 1005 à 1007
§ 5. — Retraites. . . . . 1008 à 1033
ART. 1. — Régime antérieur à la loi du 21 juillet 1909 . . . . . 1008 à 1011
ART. 2. Régime de la loi du 21 juillet 1909. 1012 à 1033
a) Historique. . . . . 1012 à 1013
b) Pouvoir du ministre . . . . . 1014 à 1015
c) Recours. 1016
d) Prescriptions législatives et réglementaires. . . . . 1017 à 1033

CHAPITRE X.

CONTROLE DES CHEMINS DE FER. . . . . 1034 à 1070

SECTION I. — Objet et base légale du contrôle . . 1034 à 1039

SECTION II. — Autorités chargées d'exercer le contrôle. . . . . 1040 à 1046

SECTION III. — Conseils placés auprès du ministre des Travaux publics. . . . . 1047 à 1052

SECTION IV. — Organisation du contrôle. . . . . 1053 à 1070
ART. 1. — Contrôle financier. . . . . 1054 à 1055
ART. 2. — Contrôle technique . . . . . 1056 à 1967
A. — Contrôle de la construction. . . . 1056
B. — Contrôle de l'exploitation. . . . . 1057 à 1067
ART. 3. — Contrôle commercial. 1068
ART. 4. — Contrôle du travail. . . . . 1069 à 1070

CHAPITRE XI.

DISPOSITIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS. 1071 à 1102

SECTION I. — Guerre et Marine . . . . . 1072 à 1089
§ 1. — Transport des militaires et marins. . . 1072 à 1080
ART. 1. — Transport des hommes . . . . . 1073 à 1078
ART. 2. — Transport des chevaux 1079
ART. 3. — Transport des bagages 1080

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 2. — Transport du matériel de guerre. . . . 1081 à 1082
§ 3. — Organisation militaire des chemins de fer. 1083 à 1089
ART. 1. — Organisation générale . . . . . 1083 à 1084
ART. 2. — Situation du personnel au point de vue militaire . . . . . 1085 à 1086
ART. 3. — Emplois réservés aux anciens militaires . . . . . 1087 à 1089

SECTION II. — Postes et Télégraphes . . . . . 1090 à 1098

§ 1. — Postes. . . . . 1090 à 1097
§ 2. — Télégraphes 1098

SECTION III. — Services divers . . . . . 1099 à 1102

CHAPITRE XII.

IMPÔTS . . . . . 1103 à 1141

SECTION I. — Impôts supportés par les Compagnies. 1103 à 1113
§ 1. — Contribution foncière . . . . . 1103 à 1110
ART. 1. — Propriétés non bâties. 1104
ART. 2. — Propriétés bâties . . . . . 1105 à 1110
§ 2. — Taxe des biens de mainmorte . . . . . 1111 à 1112
§ 3. — Contribution des portes et fenêtres. . . 1113 à 1115
§ 4. — Patentes . . . . . 1116 à 1120
§ 5. — Taxes directes et licences . . . . . 1121 à 1122
§ 6. — Octrois. . . . . 1123 à 1128
§ 7. — Droits d'enregistrement . . . . . 1129 à 1130
§ 8. — Droit de timbre des actions et obligations 1131

SECTION II. — Impôts perçus par les Compagnies de chemins de fer pour le compte de l'Etat . . . . . 1132 à 1140
§ 1. — Impôts sur le prix des transports . . . 1132 à 1133
§ 2. — Impôts sur les valeurs mobilières . . . 1134 à 1135
§ 3. — Droits de timbre . . . . . 1139 à 1140

SECTION III. — Frais de surveillance et de contrôle. 1141

CHAPITRE XIII.

INCIDENTS ET FIN DES CONCESSIONS. . . . . 1142 à 1198

SECTION I. — Expiration normale des concessions. 1142 à 1158

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 1. — Reprise des immeubles . . . . . 1143 à 1144
§ 2. — Reprise des objets mobiliers. . . . . 1145 à 1147
§ 3. — Règlement des créances. . . . . 1148 à 1158

SECTION II. — Faillite et liquidation judiciaire. . 1159 à 1162

SECTION III — Sanctions des obligations du concessionnaire. . . . . 1163 à 1166

SECTION IV. — Séquestre . . . . . 1167 à 1170

SECTION V. — Déchéance. . . . . 1171 à 1176

SECTION VI. — Résiliation . . . . . 1177 à 1178

SECTION VII. — Rachat . . . . . 1179 à 1197
§ 1. — Dispositions générales . . . . . 1179 à 1180
§ 2. — Ouverture du droit de rachat 1181
§ 3. — Etendue du droit de rachat . . . . 1182 à 1184 *bis*
§ 4. — Calcul de l'annuité générale de rachat. 1185 à 1194
§ 5. — Annuités spéciales de rachat 1195
§ 6. — Paiement des objets mobiliers. 1196
§ 7. — Règlement des créances. 1197

SECTION VIII. — Expropriation des Compagnies. . 1198

CHAPITRE XIV.

COMPÉTENCE ET PROCÉDURE. . . . . 1199 à 1241

SECTION I. — Rapports de l'État avec les Compagnies. . . . . 1199 à 1210
§ 1. — Construction et exploitation technique. 1199 à 1204
§ 2. — Exploitation commerciale et dispositions relatives à divers services publics . . 1205 à 1206
§ 3. — Conditions financières des concessions. 1207 à 1209
§ 4. — Impôts. 1210

SECTION II. — Rapports de l'État ou des Administrations de chemins de fer avec le public. . . . . 1211 à 1230
§ 1. — Construction et exploitation technique. 1211 à 1218
2. — Exploitation commerciale . . . . . 1219 à 1228
3. — Police . . . . . 1229 à 1230

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION III. — Rapports de l'État ou des Administrations de chemins de fer avec leurs entrepreneurs et fournisseurs. . . . . 1231 à 1234

SECTION IV. — Rapports de l'État ou des Administrations de chemins de fer avec leurs agents . . . . . 1235 à 1241

TITRE II.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS.

CHAPITRE I.

HISTORIQUE. . . . . 1242 à 1250

CHAPITRE II.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL . . . . . 1251 à 1535

SECTION I. — Mesures préalables à l'exécution . 1251 à 1291
§ 1. — Classement . . . . . 1251 à 1257
§ 2. — Déclaration d'utilité publique . . . . . 1258 à 1272
ART. 1. — Etudes et enquêtes . . . . . 1259 à 1266
ART. 2. — Acte déclaratif d'utilité publique. 1267 à 1272
§ 3. — Concession. . . . . 1273 à 1291
ART. 1. — Pouvoir concédant . . . . . 1273 à 1278
a) Lignes ne sortant pas des limites d'un département. . . . . 1273 à 1274
b) Lignes s'étendant sur plusieurs départements. . . . . 1275 à 1278
ART. 2. — Formalités de la concession . . . 1279 à 1291
a) Pièces du contrat . . . . . 1279 à 1280
b) Choix du concessionnaire. 1281
c) Instruction . . . . . 1282 à 1286
d) Droits des concessionnaires éventuels et des concessionnaires évincés. . . . 1287 à 1288
e) Modification des concessions. . . . . 1289 à 1291

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION II. — Construction . . . . . .
1. — Construction par le concessionnaire . . 1292 à 1310
ART. 1. — Présentation, instruction et approbation des projets. . . . . 1292 à 1297
ART. 2. — Acquisition des terrains. 1298
ART. 3. — Exécution et réception des travaux. . . . . 1299 à 1306
ART. 4. — Bornage 1307
ART. 5. — Travaux complémentaires. . . . 1308 à 1309
ART. 6. — Entretien 1310
§ 2. — Construction par le département ou la commune . . . . . 1311 à 1313

SECTION III. — Domaine . . . . . 1314 à 1318
§ 1. — Domanialité publique des chemins de fer d'intérêt local. . . . . 1314 à 1315
§ 2. — Régime des propriétés riveraines. . . . 1316 à 1318
ART. 1. — Droits des riverains 1316
ART. 2. — Servitudes . . . . . 1317 à 1318

SECTION IV. — Exploitation technique. . . . . 1319 à 1331
§ 1. — Textes réglementaires de l'exploitation technique . . . . . 1319 à 1320
§ 2. — Prescriptions relatives à la sécurité de l'exploitation et du public. . . . . 1321 à 1328
ART. 1. — Voie. . . . . 1321 à 1324
ART. 2. — Matériel roulant . . . . . 1325 à 1326
ART. 3. — Exploitation . . . . . 1327 à 1328
§ 3. — Prescriptions relatives aux besoins et à la commodité du public. . . . . 1329 à 1331

SECTION V. — Exploitation commerciale. . . . . 1332 à 1348
§ 1. — Tarifs . . . . . 1332 à 1347
a) Différentes espèces de tarifs 1332
b) Calcul des taxes. . . . . 1333 à 1336
c) Droits d'initiative du concessionnaire et de l'Administration. . . . . 1337 à 1338
d) Homologation des tarifs . . . . . 1339 à 1342
e) Tarif exceptionnel et frais acecssoires. . 1343 à 1344
f) Textes concernant les tarifs. . . . . 1345 à 1347
§ 2. — Rapports des chemins de fer entre eux. 1348

SECTION VI. — Pouvoir réglementaire et de police. 1349 à 1353
§ 1. — Fondement et étendue du pouvoir réglementaire. . . . . 1349 à 1351

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 2. — Autorités investies du pouvoir réglementaire . . . . . 1352 à 1353
SECTION VII. — Régime financier. . . . . 1354 à 1487
§ 1. — Dispositions relatives à l'organisation des Sociétés. 1356
ART. 1. — Dispositions imposées dans l'intérêt du service public . . . . 1357 à 1368
ART. 2. — Dispositions imposées dans l'intérêt des obligataires . . . . . 1369 à 1381
§ 2. — Conditions financières des concessions. 1382 à 1487
ART. 1. — Construction. . . . . 1383 à 1399
a) Evaluation du capital . . . . . 1383 à 1386
b) Participation du concessionnaire à la fourniture du capital . . . . . 1387 à 1393
c) Intérêts du capital engagé . . . . . 1394 à 1395
d) Travaux complémentaires de premier établissement . . . . . 1396 à 1398
APPENDICE. — Construction en régie. . . . 1399
ART. 2. — Exploitation . . . . . 1400 à 1432
a) Durée de concession. . . . . 1400 à 1403
b) Garantie des insuffisances d'exploitation. 1404 à 1406
c) Garantie d'un minimum de recettes. . . 1407 à 1408
d) Exploitation aux risques et périls du concessionnaire. 1409
e) Partage des bénéfices . . . . . 1410 à 1412
f) Mode de calcul des dépenses d'exploitation . . . . . 1413 à 1417
g) Fonds de renouvellement. . . . . 1418 à 1419
h) Trains supplémentaires. . . . . 1420 à 1421
i) Clauses ouvrières . . . . . 1422 à 1426
1° Retraites . . . . . 1422 à 1425
2° Conditions du travail . . . . . 1426 à 1426
j) Cautionnement 1427
k) Clauses compromissoires. 1428
APPENDICE. — Exploitation en régie. . . . 1429 à 1432
§ 3. — Subventions. . . . . 1433 à 1474
ART. 1. — Subventions de l'État. . . . . 1434 à 1465
a) Forme du concours de l'État. . . . . 1435 à 1437
b) Montant de la subvention de l'État. . . 1438 à 1451
c) Durée de la subvention . . . . . 1452 à 1458
d) Mode de paiement de la subvention, . . 1459 à 1461
e) Partage des bénéfices. . . . . 1462 à 1465

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ART. 2. — Concours locaux . . . . . 1466 à 1473
ART. 3. — Participation des chemins de fer d'intérêt général 1474
§ 4. — Règlement et vérification des comptes. 1475 à 1487
ART. 1. — Règlement des comptes. . . . . 1477 à 1482
a) Capital d'établissement . . . . . 1477 à 1480
b) Travaux complémentaires 1481
c) Dépenses d'exploitation 1482
ART. 2. — Vérification des comptes . . . . 1483 à 1487
a) Chemins de fer subventionnés . . . . . 1484 à 1486
b) Chemins de fer non subventionnés. . . 1487

SECTION VIII. — Incidents et fin des concessions . 1488 à 1524
§ 1. — Expiration normale de la concession . 1488 à 1494
§ 2. — Faillite . . . . . 1495 à 1497
§ 3. — Séquestre . . . . . 1498 à 1499
§ 4. — Résiliation. . . . . 1500 à 1502
§ 5. — Déchéance . . . . . 1503 à 1515
§ 6. — Rachat . . . . . 1516 à 1524
a) Classement dans le réseau d'intérêt général. 1516
b) Par le concédant ou le rétrocédant. . . 1517 à 1524

SECTION IX. — Contrôle et dispositions relatives à divers services publics. . . . 1525 à 1532
§ 1. — Contrôle. . . . . 1525 à 1529
§ 2. — Dispositions relatives à divers services publics. . . . . 1530 à 1532

SECTION X. — Impôts . . . . . 1533 à 1535

CHAPITRE III.

TRAMWAYS . . . . . 1536 à 1586

SECTION I. — Concession . . . . . 1537 à 1552
§ 1. — Pouvoir concédant . . . . . 1537 à 1543
§ 2. — Instruction des projets. . . . . 1544 à 1545
§ 3. — Déclaration d'utilité publique. . . . . 1546 à 1548
§ 4. — Conditions de la concession. . . . . 1549 à 1552

SECTION II. — Construction. . . . . 1553 à 1563
§ 1. — Approbation des projets d'exécution. . 1553 à 1558

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 2. — Expropriation 1559
§ 3. — Exécution des travaux . . . . . 1560 à 1563

SECTION III. — Exploitation . . . . . 1564 à 1586
§ 1. — Prescriptions réglementaires relatives à l'entretien et à l'exploitation. . . . . 1564 à 1568
§ 2. — Responsabilité en cas d'accidents. . . . 1569 à 1572
§ 3. — Police . . . . . 1573 à 1574
§ 4. — Impôts. . . . . 1575 à 1583
§ 5. — Charges sociales . . . . . 1584 à 1586

CHAPITRE IV.

VOIES FERRÉES MÉTROPOLITAINES DE PARIS. . . . . 1587 à 1610
SECTION I. — Chemin de fer métropolitain . . . 1587 à 1599
SECTION II. — Chemin de fer Nord-Sud. . . . . 1600 à 1610

TITRE III.

VOIES FERRÉES DIVERSES.

CHAPITRE I.

VOIES FERRÉES DES QUAIS DES PORTS . . . . . 1612 à 1630
§ 1. — Caractère et régime des voies des quais. 1612 à 1617
§ 2. — Construction et exploitation. . . . . 1618 à 1621
§ 3. — Contrôle. . . . . 1622 à 1625
§ 4. — Raccordement des ports fluviaux aux chemins de fer. . . . . 1626 à 1630

CHAPITRE II.

CHEMINS DE FER INDUSTRIELS ET MINIERS . . . . . 1631 à 1662

SECTION I. — Chemins de fer industriels. . . . 1631 à 1644
§ 1. — Régime général . . . . . 1631 à 1641
§ 2. — Contrôle. . . . . 1642 à 1643
§ 3. — Voies ferrées industrielles sur routes . 1644
SECTION II. — Chemins de fer miniers . . . . . 1645 à 1663

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE III.

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS. . . . . 1664 à 1676

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER SUR TERRAINS PRIVÉS 1677

DEUXIÈME PARTIE.

VOIES FERRÉES DE L'ALGÉRIE ET DE LA TUNISIE.

CHAPITRE I.

HISTORIQUE . . . . . 1678 à 1699

SECTION I. — Voies ferrées de l'Algérie. . . . . 1678 à 1693

SECTION II. — Voies ferrées de la Tunisie . . . 1694 à 1699

CHAPITRE II.

LÉGISLATION SPÉCIALE . . . . . 1700 à 1716

SECTION I. — Voies ferrées de l'Algérie. . . . 1700 à 1712 *bis*

SECTION II. — Voies ferrées de la Tunisie. . . . 1713 à 1716

CHAPITRE III.

RÉGIME FINANCIER . . . . . 1717 à 1732

SECTION I. — Voies ferrées de l'Algérie . . . . 1717 à 1722

SECTION II. — Voies ferrées de la Tunisie. . . . 1723 à 1732

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TROISIÈME PARTIE.

VOIES FERRÉES DES COLONIES ET DES PAYS DE PROTECTORAT.

PRÉAMBULE . . . . . 1733 à 1736

TITRE I.

RÉGIME GÉNÉRAL DES VOIES FERRÉES COLONIALES.

CHAPITRE I.

MESURES PRÉALABLES A L'EXÉCUTION . . . . . 1737 à 1741

CHAPITRE II.

CONSTRUCTION . . . . . 1742 à 1752
SECTION I. — Expropriation . . . . . 1742 à 1743
SECTION II. — Construction par un concessionnaire. 1744 à 1749
SECTION III. — Construction en régie. . . . . 1750 à 1752

CHAPITRE III.

EXPLOITATION . . . . . 1753 à 1763
SECTION I. — Exploitation concédée. . . . . 1753 à 1754
SECTION II. — Exploitation en régie. . . . . 1755 à 1763
§ 1. — Régime administratif. . . . . 1756 à 1759
§ 2. — Régime financier. . . . . 1760 à 1763

CHAPITRE IV.

POLICE ET CONTROLE . . . . . 1764 à 1769
SECTION I. — Police. 1764

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION II. — Contrôle . . . . . 1765 à 1769
§ 1. — Contrôle technique. . . . . 1765 à 1766
§ 2. — Contrôle financier . . . . . 1767 à 1769

TITRE II.

HISTORIQUE ET RÉGIME DES DIFFÉRENTES VOIES FERRÉES COLONIALES.

CHAPITRE I.

CHEMINS DE FER DE L'INDO-CHINE. . . . . 1770 à 1790

SECTION I. — Chemin de fer de Saïgon à Mytho. 1770 à 1772
§ 1. — Première convention de concession. . . 1770
§ 2. — Conventions postérieures et régime nouveau du chemin de fer. . . . . 1771 à 1772

SECTION II. — Chemin de fer de Hanoï au Kouang-Si . . . . . 1773 à 1774

SECTION III. — Chemins de fer construits en exécution de la loi du 25 décembre 1898. . . . . 1775 à 1778
§ 1. — Elaboration du programme. . . . . 1775 à 1776
§ 2. — Régime administratif et financier des voies ferrées indochinoises exploitées en régie. . . . . 1777 à 1778

SECTION IV. — Chemins de fer de Haïphong à Yunnan-sen. . . . . 1779 à 1785
§ 1. — Dispositions de la loi du 25 décembre 1898 1779
§ 2. — Convention du 15 juin 1901. . . . . 1780 à 1781
§ 3. — Avenants à la convention du 15 juin 1901. . . . . 1782 à 1785

SECTION V. — Contrôle et police des chemins de fer de l'Indo-Chine. . . . . 1786 à 1788

APPENDICE. — Tramways de l'Indo-Chine . . 1789 à 1790

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE II.

VOIES FERRÉES DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE. 1791 à 1814

SECTION I. — Chemin de fer de Dakar à St-Louis. 1791 à 1795

§ 1. — Convention du 30 octobre 1880 . . . . 1791 à 1794

§ 2. — Convention du 21 novembre 1900 . . . 1795

SECTION II. — Chemins de fer construits en exécution de lois d'emprunts. . 1796 à 1813

§ 1. — Régime général. . . . . 1796 à 1798

ART. 1. — Dispositions des lois d'emprunts relatives aux chemins de fer . 1796

ART. 2. — Organisation administrative et financière générale . . . . . 1797 à 1798

§ 2. — Chemin de fer de Kayes au Niger. . . 1799 à 1801

ART. 1. — Historique 1799

ART. 2. — Régime administratif et financier. 1800 à 1801

§ 3. — Chemin de fer de Thiès à Kayes . . . 1802 à 1803

ART. 1. — Historique 1802

ART. 2. — Régime administratif et financier. 1803

§ 4. — Chemin de fer de la Guinée . . . . . 1804 à 1805

ART. 1. — Historique 1804

ART. 2. — Régime administratif et financier. 1805

§ 5. — Chemin de fer de la Côte d'Ivoire. . . 1806 à 1807

ART. 1. — Historique 1806

ART. 2. — Régime administratif et financier. 1807

§ 6. — Chemins de fer de Dahomey . . . . . 1808 à 1813

ART. 1. — Mesures relatives à la construction 1808

ART. 2. — Conventions relatives à l'exploitation. . . . . 1809 à 1810

ART. 3. — Conditions de l'exploitation. . . 1811 à 1813

APPENDICE. — Tramways. 1814

CHAPITRE III.

VOIES FERRÉES DE MADAGASCAR . . . . . 1815 à 1821

SECTION I. — Emprunts de la colonie relatifs aux chemins de fer 1815

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION II. — Régime administratif et financier. 1816 à 1818
SECTION III. — Police. 1819
SECTION IV. — Chemin de fer de Brickaville à Tamatave. . . . . 1820 à 1821

CHAPITRE IV.

CHEMIN DE FER DE LA COTE FRANÇAISE DES SOMALIS. 1822 à 1827
SECTION I. — Première convention de concession. 1822
SECTION II. — Deuxième convention de concession. 1823 à 1826
SECTION III. — Contrôle 1827

CHAPITRE V.

CHEMIN DE FER DE LA RÉUNION . . . . . 1828 à 1833
SECTION I. — Historique . . . . . 1828 à 1829
SECTION II. — Régime administratif et financier. 1830 à 1832
SECTION III. — Contrôle 1833

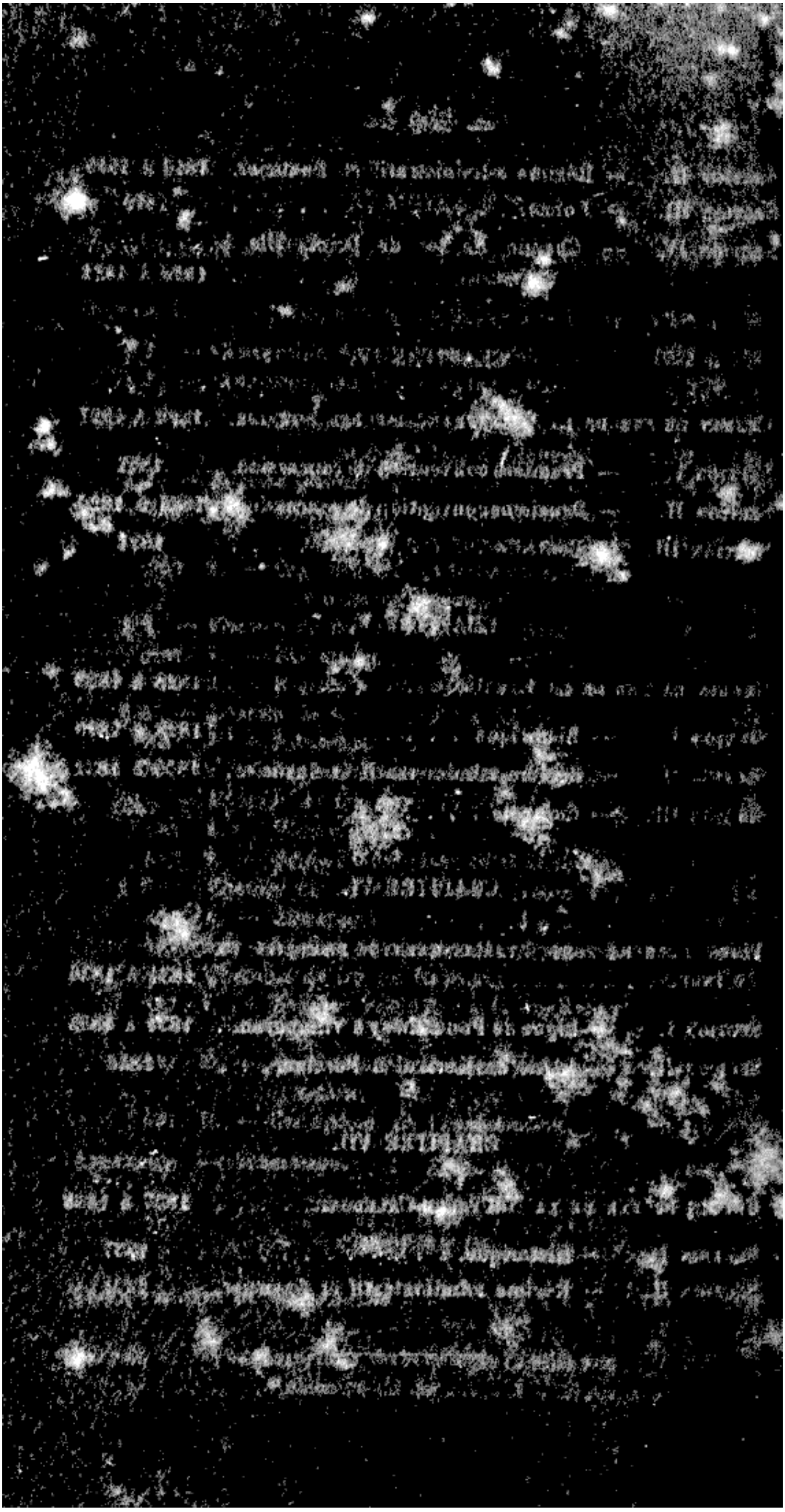
CHAPITRE VI.

VOIES FERRÉES DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'INDE. . . . . 1834 à 1836
SECTION I. — Ligne de Pondichéry à Villapuram . 1834 à 1835
SECTION II. — Ligne de Karikal à Péralam . . . 1836

CHAPITRE VII.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE. . . . . 1837 à 1838
SECTION I. — Historique. 1837
SECTION II. — Régime administratif et financier. 1838

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLE ALPHABÉTIQUE

PREMIÈRE PARTIE.

VOIES FERRÉES DE LA FRANCE.

TITRE PREMIER.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

Accès des bateaux aux gares, 84.
Accidents, 519, 692, 1065.
Accidents du travail, 988.
Achats de terrains, 923.
Actions, 800, 870, 1131, 1134.
Actionnaires, 851.
Adjudications, 2, 55, 73.
— Déchéance (après), 1173.
Administrateurs, 857 et suiv.
Agents. Accidents du travail, 988.
— Application des lois sociales, 986.
— Arbitrage, 982.
— Assermentés, 975.
— Avancement, 979.
— Commissionnés, 966.
— Compétence, 1235.
— Conciliation, 982.
— Contrat de louage, 983.
— Discipline, 979.
— Droits de l'Etat, 974.
— Durée du travail, 995 et suiv.
— Exécution (d'), 864 et suiv.
— Gares (des), 1004.
— Grèves, 981.
— Non commissionnés, 966.
— Privilèges, 976.
— Réglementation du travail, 995 et suiv.
— Renvoi, 985.
— Retraite, 1008 et suiv.
— Statut, 978 et suiv.
— Trains (des), 1003.
— Travail des femmes et des enfants, 986.
— Voie (de la), 1005.
— V. *personnel*.
Aiguilleurs, 223.
Alignement, 162, 668.
Amortissement des actions, 800.
Amortissement des obligations, 874 et suiv.
Animaux (Transport des), 261.
— Tarifs, 378, 389.
Anciens militaires (emplois réservés aux), 1087 et suiv.
Appareils avertisseurs, 201.
Appareils de levage, 483.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Appareils répétiteurs, 227.
Approvisionnements (Reprise en fin de concession des), 1145 et suiv.
Armée. Tarifs spéciaux, 1072 et suiv.
Annuité de rachat, 1185 et suiv.
Arrêtés de cessibilité, 70 et suiv.
Arrêtés ministériels, 648.
Arrêtés préfectoraux, 648.
Artistes dramatiques. V. *Voyageurs*.
Assemblées générales, 857.
Ateliers de construction et de réparation, 924.
Automobiles, 916.
Avaries, 541, 620 et suiv.
Avenues des stations, 84, 156, 160, 1104.
Bâchage, 550 et suiv.
Bagages.
— Bulletins, 470.
— Consigne, 470.
— Délivrance, 369.
— Enregistrement, 369 et suiv.
— Excédents, 368.
— Franchise, 465.
— Indemnités, 527 et suiv.
— Messageries, 366.
— Militaires et marins, 1080.
— Non accompagnés, 371.
— Prix de transport, 364.
— Responsabilité, 524 et suiv., 1223.
Barèmes, 272 et suiv.
Bénéfices (Partage des), 756 et suiv.
— Participation du personnel aux. V. *Personnel*.
Bestiaux (Circulation des), 192, 670.
Bibliothèques des gares, 905.
Billets à demi-tarif, 337, 518.
— AR, 338 et suiv.
— De bains de mer et stations thermales, 345.
— circulaires, 344.
— d'émigrants, 346.
— d'excursion, 344.
— pour sociétés, 347.
Block système, 220.
Bornage, 89, 97.
Buffets, 906 et suiv.
Bureaux de ville, 572.
Cahier des charges, 56 et suiv., 312, 454, 636, 700, 1163 et suiv.
Caisses de prévoyance, 798.
— de retraites, 1010 et suiv., 1147.
— de secours, 798.
Camionnage, 507 et suiv., 565.
Canal du Midi, 11, 270, 897.
Capital actions, 870 et suiv.
Capital obligations, 875 et suiv.
Carrières, 83, 167 et suiv.
Cartes d'abonnement, 340, 518.
Cartes de circulation, 337, 362.
Cas de force majeure, 456 et suiv., 520, 543.
Chambres de commerce, 296.
Chargement, 431.
Chauffage des voitures, 254.
Chauffeurs, 973, 996, 999.
Chemins de fer. Historique des différentes lignes :
Alais à Beauvais, 2, 11.
Amiens à Boulogne, 7, 11.
Andrezieux à Saint-Etienne, 1, 5.
Ardennes, 11.
Bordeaux à Cette, 7, 9, 11.
— à La Teste, 9.
Dauphiné, 11.
Dijon a Besançon, 10, 11.
Dôle à Salins, 10, 11.
Grand Central, 10, 11.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Lille à la frontière de Belgique, 5.
Lyon à Avignon, 7, 9, 10, 11.
— à Marseille, 3.
Marseille à Avignon, 3, 7, 9, 10, 11.
Marseille à Toulon, 11.
Méditerranée vers le Rhône, 6.
Montbrison à Montrond, 2.
Montereau à Troyes, 7, 11.
Monthiers à Moulins, 11.
Montpellier à Cette, 2, 11.
— à Nîmes, 4, 7, 11.
Mulhouse à Thann, 2, 11.
Océan à la Méditerranée, 6.
Orléans à Bordeaux, 7, 10.
— à Châteauroux, 7.
Paris sur l'Allemagne, 6.
— sur l'Angleterre, 6.
— sur la Belgique, 3, 6, 7.
— à Caen, 7.
— sur le Centre, 6.
— à Châlon-sur-Saône, 9.
— à Cherbourg, 10.
— à Dieppe, 4.
— sur l'Espagne, 6.
— au Havre, 3, 4, 7.
— à Lyon, 7, 9, 10, 11.
— à Lyon (par le Bourbonnais) 10.
— sur la Méditerranée, 6.
— à Mulhouse, 11.
— sur l'Océan, 6.
— à Orléans, 3, 4, 7, 9.
— à Rouen, 3, 4, 7.
— à Sceaux, 1, 9.
— à Saint-Germain, 2.
— à Strasbourg, 7, 10.
— à Versailles, 2, 4.
Petite-Ceinture, 10.
Pyrénées, 10.
Saint-Etienne à Lyon, 2.
Strasbourg à Bâle, 2, 5, 11.
Tours à Nantes, 7, 10.
Valenciennes à la Frontière belge, 5.
Versailles à Chartres, 7, 9.
— à Rennes, 7, 10.
Chemins de fer de l'État, 23, 115, 155.
— Budget, 958, 960.
— Caissier général, 958.
— Conseil d'administration, 940, 950.
— Contributions, 1112.
— Dépenses d'exploitation, 958 et suiv.
— Dépenses de premier établissement, 959.
— Direction, 942, 950.
— Echelle des traitements, 970,
— Marchés, 1233 et suiv.
— Organisation administrative, 937 et suiv.
— Organisation financière, 958 et suiv.
— Personnel, 960 et suiv., 1241.
— Pouvoirs du ministre, 954.
— Recettes d'exploitation, 958 et suiv.
— Travaux complémentaires, 959.
Compagnies secondaires, 20 et suiv.
Grandes Compagnies, 11, 13.
— Plan général, 3.
— Premier réseau, 11.
— Deuxième réseau, 13.
— Réseau de l'État, 23. Voir chemins de fer de l'État.
— Troisième réseau, 27 et suiv.
Chemins de fer d'embranchement, 594.
— de prolongement, 594.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— étrangers, 599, et suiv., 601 et suiv.
— d'intérêt local, 642 et suiv.
Chemin de fer de la région des Maures et de l'Esterel, 211.
Chemin de fer de Saint-Georges de Commiers à la Mure, 964.
Chevaux de l'armée. 1079.
Classement, 38 et suiv.
Circulation gratuite (Droit de), 1100.
Classification générale des marchandises, 317.
Clause du déversoir, 14.
Clôtures, 85, 191.
Code des signaux, 225.
Colis agricoles, 383.
Colis postaux, 380 et suiv., uiv., 1227.
Colis postaux internationaux, 634.
Comité consultatif, 25, 1052.
— de l'exploitation technique, 1051.
Comités de réseau, 1055.
— du travail, 1007.
Commissaires de surveillance administrative, 677, 691, 1061.
— généraux, 35.
— spéciaux de police, 1067.
Commission militaire supérieure des chemins de fer, 1044.
Commissions de vérification des comptes, 765, 1050.
— mixtes, 43.
Commissionnaire de transport, 576.
Compagnies. V. *Contribution. Organisation. Opération. Personnel.*
— Fusion de, 886.
— Grandes, 6, 11, 848.
— Monopole des, 879.
— de navigation, 584.
— Placement des fonds des, 827.
— secondaires, 20 et suiv., 34, 49, 53, 69, 829, 831, 853.
Compartiments postaux, 1090.
Compétence.
— Construction, 1222 et suiv.
— Dommages, 1211 et suiv.
— Exploitation, 1219.
Comptage, 437.
Comptes des annuités, 822 et suiv.
— d'avance, 762.
— des Compagnies, 761 et suiv.
— d'exploitation, 793 et suiv.
— d'exploitation partielle, 810 et suiv.
— de garantie et de partage, 762.
— de premier établissement, 24 et suiv., 270 et suiv.
— Règlement des, 766.
Concessions, 47 et suiv.
— Adjudication, 55.
— Cahier des charges, 56 et suiv.
— Cession, 80, 123, 1160 et suiv.
— Déchéance, 706, 1171 et suiv.
— Durée, 2, 51.
— Éventuelle, 50.
— Formes, 54.
— Fusion, 899.
— Expiration, 103, 750, 1142 et suiv.
— Historique, 1 et suiv.
— Lignes communales, 883.
— Mise en adjudication, 1173 et suiv.
— Obligations, 1163 et suiv.
— Rachat, 2, 23, 1179 et suiv.
— Régime financier, 6 et suiv., 1207 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— Résiliation, 1177 et suiv.
— Stipulations financières (Contentieux), 1207 et suiv.
Concessionnaire de transport, 797.
Concours des localités, 837.
Conducteurs d'énergie électrique, 129.
Conférences, 66.
Conseils d'administration, 857.
Conseil général des Mines, 1049.
— des Ponts et Chaussées, 1048.
Consigne des bagages, 470.
Constitution des Compagnies, 842 et suiv.
Construction. Cession amiable, 70.
— Contrôle de la, 1056 et suiv.
— Conférences, 66.
— Enquêtes, 63, 70 et suiv.
— Expropriation. V. *Expropriation.*
— Gares, 63.
— Matériaux. Droits d'octroi, 1126 et suiv.
— par l'Etat, 108, 712.
— Projets, 61 et suiv.
— Servitudes. V. *Servitudes.*
— Travaux. V. *Travaux.*
Contentieux, 1199 et suiv.
Contrat de transport, 324 et suiv., 453 et suiv.
Contraventions aux règlements sur la police des chemins de fer, 667 et suiv.
— commises par les agents, 694.
— commises par les concessionnaires, 695.
— de grande voirie, 672, 1229
Contributions, 796.
— foncières, 1103 et suiv.
— des patentes. V. *Patentes.*
— des portes et fenêtres, 1113 et suiv.
Contrôle, 12, 24, 1034 et suiv., 1099, 1141.
— Autorités chargées du, 1040 et suiv.
— commercial, 1068.
— financier, 1054.
— Frais de, 1038.
— technique, 1056 et suiv.
— du travail, 1069.
Contrôleur général de l'Exploitation commerciale, 1068.
Contrôleurs du travail, 1070.
Conventions, 1056 et suiv.
— de 1859, 13 et suiv., 1148.
— de 1883, 29, 714 et suiv., 734 et suiv., 745 et suiv., 759, 780 et suiv., 794, 804, 811, 825 et suiv., 890, 1149.
— de Berne, 604 et suiv., 917.
— financières (Compagnies secondaires), 829 et suiv.
Convois postaux, 1090.
Correspondance. V. *Voyageurs.*
Coupons prescrits, 836.
Couvertures en chaume, 174.
Couverture (Tarifs de). V. *Tarifs.*
Crimes, 688.
Déchargement. V. *Marchandises.*
Déchéance. V. *Concession.*
Déclaration d'utilité publique. V. *Utilité publique.*
Décret du 1er mars 1901, 182.
Déclassement, 39.
Délais de transport, 495 et suiv.
— en grande vitesse, 497 et suiv.
— en petite vitesse, 499.
— Trains désignés, 490.
Délits, 688.
Denrées. V. *Marchandises.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Denrées périssables, 379.
Dépendances du chemin de fer, 775.
Dépenses d'exploitation, 789, 793 et suiv.
— communes dans un même réseau, 814 et suiv.
— communes entre deux réseaux, 817 et suiv.
— complémentaires, 791.
— de premier établissement, 29, 830.
Dépôts de pierres, 175, 668.
Députés. V. *Voyageurs*.
Détournement de pouvoirs, 650.
— de trafic, 598. V. *Tarifs*.
Deuxième réseau, 13 et suiv., 810.
Directeurs des Compagnies, 865.
Directeur du contrôle commercial, 1068.
Distances d'application, 276 et suiv.
— (Détermination des), 494.
Dividende réservé, 746.
Domaine. Action possessoire, 124.
— Caractère juridique, 118 et suiv.
— des Compagnies, 118 et suiv.
— Déclassement, 143 et suiv.
— (Dépendances du), 140 et suiv., 157.
— (Formation du), 131 et suiv.
— Inscription hypothécaire, 121.
— (Limite du), 164.
— Occupations temporaires, 129.
— Privé de l'État, des départements et des communes, 71.
— (Produits du), 125.
— Public, 72.
— Saisie immobilière, 123.
— Servitudes, 123, 128. V. *Servitudes*.
— Taxe des biens de main-morte, 123.
Doublement des voies, 723, 787.
Droit de circulation gratuite ou à prix réduit, 351 et suiv.
Droits d'enregistrement. V. *Enregistrement*.
Droit d'homologation des tarifs, 293 et suiv.
Droits de timbre. V. *Timbre*.
Economats, 921.
Ecoulement des eaux, 165, 668.
Egalité de traitement, 160 et suiv.
Emballages, 455.
Embranchement, 884.
— particulier, 482, 573.
Encombrement des gares, 458.
Enquête des stations, 92.
Enregistrement, 1129 et suiv.
Enregistrement des marchandises. V. *Marchandises*.
Entrepôts, 1128.
Entrepreneur de messageries, 576.
Entretien, 101 et suiv., 190.
Etablissements dangereux ou insalubres, 130.
Excavations, 173.
Expédition internationale, 605, 636.
Expiration de la concession. V. *Concession*.
Expropriation des Compagnies, 1198.
Exploitation, 36.
— commerciale, 262 et suiv.
— (Contrôle de l'), 1057 et suiv.
— en territoire étranger, 819 et suiv., 895 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— Freins, 214 et suiv.
— technique, 179 et suiv.
— Voitures, 212.
Expropriation, 70 et suiv.
Factage, 507 et suiv., 565.
Faillite d'une Compagnie, 1159 et suiv.
Fonds de concours, 29, 718.
Fonds de roulement, 927.
Forfait de construction, 833.
— d'exploitation, 833.
Formalités en douane, 631.
Fortune propre des Compagnies, 1153.
Fourniture de wagons, 573.
Frais accessoires, 263, 273, 310, 427.
— Chargement, 425, 430
— Déchargement, 425, 431.
— Enregistrement, 429.
— Frais de gare, 430.
— Magasinage, 441.
— Manutention, 430.
— Opérations en douane, 448.
— Pesage, 437.
— Stationnement des wagons, 445.
— Transmission, 435.
— de contrôle et de surveillance, 1038, 1141, 1200.
— de premier établissement. V. *Dépenses de premier établissement.*
Freins. V. *Exploitation.*
Gage de l'Etat, 754.
Garantie d'intérêt, 10, 14, 29, 744 et suiv., 1187 et suiv.
— (Compte de la), 761 et suiv.
— (Durée de la), 649 et suiv.
— (Taux de la), 831.
Gares, 63, 96.
— communes, 1110.
— communes internationales, 600.
— (Contribution foncière des) 1107 et suiv.
— (Encombrement des), 458.
— (Heure d'ouverture des), 474 et suiv.
— (Police des), 202 et suiv.
— (Suppression des), 98.
Grande-Ceinture, 1184.
Grandes Compagnies. V. *Compagnies*
Grandes lignes, 6.
Grèves, 457.
Groupage. V. *Marchandises.*
Grues, 483.
Halles, 96.
Homologation. V. *Tarifs.*
Horaires, 231.
Hôtels terminus 909 et suiv.
Immeubles (Reprise en fin de concession), 1143 et suiv.
Impôts, 2, 26, 29, 37, 1103 et suiv., 1210.
Impôt du 1/10-12.
— des patentes. V. *Patentes.*
— sur les transports en grande vitesse, 1321.
— sur les transports en petite vitesse, 1133.
— sur les valeurs mobilières, 1134 et suiv.
Incendies, 207.
Indemnités. V. *Marchandises. Voyageur.*
Indigents. V. *Voyageurs.*
Infrastructure (Dépenses d'), 14 et suiv., 28, 48.
Ingénieurs du contrôle, 1054.
Inspecteurs de l'Exploitation commerciale, 12, 1068.
Inspection des Finances, 766, 1054.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Instituteurs. V. *Voyageurs.*
Intermédiaires de transports, 576.
Itinéraire. Bordereau d'expédition, 487.
— détourné, 491.
— économique, 487 et suiv.
— légal, 487.
Journalistes. V. *Voyageurs.*
Journée de travail. V. *Travail.*
Laissés pour compte. V. *Marchandises.*
Lettres de voiture (Timbre des), 1136.
Licences, 1122.
Lignes concurrentes, 883.
Litiges entre actionnaires, 851.
Livret Chaix, 323.
Locomotives, 206 et suiv.
Liquidation judiciaire d'une Compagnie, 1159 et suiv.
Loi du 11 juin 1842, 6.
— 15 juillet 1845, 8.
— 22 décembre 1890, 1008.
— 2 novembre 1892, 986.
— 12 juin 1893, 907.
— 9 avril 1898, 988.
— 13 juillet 1906, 996.
— 21 juillet 1909, 1012.
Magasinage. V. *Frais accessoires.*
Manutention. V. *Frais accessoires.*
Marchandises, 260 et suiv. V. *Tarifs. Frais accessoires. Horaires. Factage. Camionnage. Responsabilité. Wagons.*
— Assimilation, 318.
— Avis d'arrivée, 504.
— Bâchage, 550.
— Bordereau d'expédition, 471.
— Chargement, 425, 478.
— Classes, 317.
— Conditions de transports, 471 et suiv.
— Conditionnement, 477.
— Dangereuses, 419.
— Déchargement, 425.
— Déclaration d'expédition, 471.
— Définition, 319.
— Délais d'expédition, 484.
— Délais de transport, 495 et suiv.
— Emballages, 455.
— Encombrantes, 418.
— Fausses déclarations, 472.
— Fourniture des wagons, 419 et suiv.
— Grande vitesse, 372.
— Groupage, 415.
— Itinéraire, 485 et suiv.
— Laissés pour compte, 542.
— Livraison, 502et suiv.
— Manutention, 416.
— Masses indivisibles, 422 et suiv., 455.
— Objets de valeur, 420.
— Petite vitesse, 386.
— Perte totale ou partielle, 54.
— Récépissés, 471.
— Retards, 541.
— en souffrance, 511.
— Table générale, 319.
— Vente, 513.
— Vice propre, 544.
— Vitesse mixte, 385.
— Vitesse moyenne, 384.
Marins. V. *Militaires.*
Masses indivisibles, V. *Marchandises.*
Matériaux de construction (Droits d'octroi), 1126.
Matériel de guerre, 1081 et suiv.
Marchés à forfait. V. *Travaux.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Matériel roulant, 204 et suiv., 721, 754, 1145 et suiv., 1150, 1196.
Matières inflammables ou explosibles, 174, 209, 1082.
Matières dangereuses, 228.
Mécaniciens, 973, 996, 999.
Messageries, 373.
Meules de paille, 174.
Militaires et marins (Transport des), 1072 et suiv.
Mines, 83. V. *Servitudes*.
Mise sous séquestre. V. *Séquestre*.
Mobilisation, 1084 et suiv.
Nord Belge, 895.
Objets de valeur. V. *Marchandises*.
Obligations, 874 et suiv., 1131, 1184.
— (Gage des), 878.
Obligation du transporteur, 454 et suiv.
Occupation temporaire. V. *Travaux*.
Octrois, 1123 et suiv.
Office central de Berne, 608.
Officiers en congé de trois ans, 1076.
Opérations commerciales et industrielles des Compagnies, 898 et suiv., 925.
Opérations en douane. V. *Frais accessoires*.
Ordonnance du 15 novembre 1846, 180 et suiv., 656.
Organisation des Compagnies, 841 et suiv.
Organisation financière des Compagnies, 869 et suiv.
Organisation militaire des chemins de fer, 1083 et suiv.
Ouvrages d'art. V. *Travaux*.
Parcelles déclassées, 1200.
Pavage, 668.
Partage de bénéfices, 14 et suiv., 29, 756 et suiv.
Partage de trafic, 595 et suiv.
— avec les chemins étrangers, 601 et suiv.
Passage à niveau, 195 et suiv.
Patentes, 1115 et suiv.
Pensions. V. *Retraites*.
Permis (Timbre des), 1140.
Personnel, 966 et suiv. V. *Agents, Chauffeurs, Mécaniciens. Travail*.
— Contrat de louage de services, 983 et suiv.
— Emplois réservés. V. *Anciens militaires*.
— Femmes et enfants, 986.
— Hygiène du travailleur, 987.
— Participation aux bénéfices, 968.
— Pensions de retraite. V. *Retraite*.
— Réglementation du travail, 995 et suiv.
— Repos hebdomadaire 994.
— Salaires, 967.
— Sécurité des travailleurs, 987.
— Statut, 966 et suiv., 978.
Perte d'intérêts, 826.
Pesage. V. *Frais accessoires*.
Petits colis, 417.
Placement des fonds des Compagnies, 801, 927.
Places de luxe. V. *Voyageurs*.
Plus-values positives ou négatives, 792.
Points d'arrêt, 96.
Police des chemins de fer, 8, 36, 1044, 1229 et suiv.
— de l'Exploitation, 681 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— des gares, 202 et suiv.
— de la voie, 666 et suiv.
Ponts métalliques, 104.
Portes et fenêtres. V. *Contribution des portes et fenêtres.*
Postes, 1090 et suiv.
Poudres à feu, 1101.
Pouvoirs réglementaires, 635 et suiv.
— du Chef de l'État, 655 et suiv.
— du ministre, 658 et suiv.
— des préfets, 661 et suiv.
Prêts aux Compagnies, 2 et suiv., 121, 728.
Prisonniers, 1102.
Prix fermes, 272, 278, 311.
Prix réduits temporaires, 306.
Programme de Freycinet, 27.
Propriétés riveraines. V. *Servitudes.*
Quais (Contribution foncière des), 1107.
Rapports de l'État et des Compagnies. Contentieux, 1199 et suiv.
Rachat de l'Ouest, 33, 1156.
Raccordement avec les voies d'eau, 1202.
Récépissés (Timbre des), 1137.
Recettes d'exploitation, 803 et suiv.
— accessoires, 805 et suiv.
— kilométriques, 788.
Réclamation des concessionnaires, 651 et suiv.
Réclamations du public, 1062.
Règlements, 636 et suiv.
Règlements de service, 660.
Régions territoriales, 867.
Réexpéditions. V. *Tarifs.*
Règlement des créances en fin de concession 1148 et suiv., 1197.
Relations avec les chemins de fer étrangers, 599 et suiv.
Remboursement des avances de l'État, 752 et suiv. 1189 et suiv.
Repos hebdomadaire, 994, 1043.
Reprise des immeubles et objets mobiliers (Fin de concession), 1143 et suiv.
Réseau corse, 964.
Réseau de l'État. V. *Chemins de fer de l'Etat.*
Réseaux secondaires. V. *Compagnies secondaires.*
Réserves des Compagnies, 1153 et suiv.
Résiliation. V. *Concession.*
Responsabilité des Compagnies, 514 et suiv.
— Accidents, 519.
— Avaries, 541.
— Bâchage, 550.
— Bagages, 524 et suiv.
— Compétence, 1219 et suiv.
— Correspondance, 518.
— Chargement, 549.
— Déchargement, 549.
— Faute de l'Expéditeur, 548.
— Indemnités, 522, 554 et suiv.
— Laissés pour compte, 542.
— Marchandises, 533 et suiv. 1225.
— Perte, 541.
— Retards, 517, 541.
— Risques de transport, 533 et suiv.
— Voyageurs, 516 et suiv., 1228.
Retours d'argent. V. *Tarifs.*
Retraites, 798, 991, 1008 et suiv.
— Assujettis, 1017.
— Application, 1027.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— Chemins de fer secondaires, 1033.
— Conditions d'âge, 1013.
— Cumul, 991, 1025.
— Droit d'option, 1030.
— Historique, 1000 et suiv.
— Mécaniciens et chauffeurs, 1020.
— Montant de la pension, 1023.
— Limite d'âge, 1026.
— proportionnelles, 1021.
— proportionnelles différées,
— Réglementation, 1013.
— Réversibilité, 1026, 1031.
Revenu réservé, 18.
Routes (Passage de), 77.
Sections de chemins de fer de campagne, 1085 et suiv.
Sécurité du travailleur, 1043.
Séquestre, 1167 et suiv.
Services (Division des), 866.
Services d'automobiles, 916.
Services maritimes, 915.
Servitudes, 158 et suiv.
— Carrières, 167.
— Constructions voisines des voies, 171 et suiv.
— Ecoulement des eaux, 165.
— Mines, 167.
— Plantations, 166.
— Propriétés riveraines, 158 et suiv., 162 et suiv.
Signaux, 221 et suiv.
Soudure. V. *Tarifs*.
Stations, 63, 96.
— intermédiaires. V. *Tarifs*.
— nouvelles, 645.
Stationnement des wagons. V. *Frais accessoires*.
Subvention de l'État, 2, 709 et suiv.
— en argent, 726 et suiv.
— annuités, 737 et suiv.
— Paiement des, 730 et suiv.
— en terrains, 709 et suiv.
— en travaux, 711 et suiv.
Subventions locales, 839.
Sûreté des chemins de fer, 36.
Surtaxes locales temporaires, 100, 449 et suiv.
Surveillance de l'État, 8.
Syndicats agricoles, 577.
Tabacs (Transport des), 1101.
Table générale des marchandises, 319.
Tarifs. V. *Frais accessoires*. *Taxes*.
— d'abonnement pour les marchandises, 463.
— Action en détaxe ou en surtaxe, 327.
— Allongement des délais, 405 et suiv.
— Application provisoire 300.
— Caractère légal 324 et suiv.
— communs d'exportation avec les Compagnies de navigation, 585 et suiv.
— communs, 265.
— de concurrence, 270.
— Conditions d'application, 313 et suiv.
— de couverture, 271.
— de denrées, 374, 379.
— de destination, 269.
— de détournement, 271.
— Droit d'initiative du ministre, 310, 417.
— (Établissement des), 280 et suiv.
— exceptionnels, 263, 310, 417.
— d'exportation, 268, 307 et suiv.
— de grande vitesse, 372 et suiv.
— généraux, 264, 387.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— (Homologation des), 293 et suiv., 299, 1205.
— Homologation provisoire, 302.
— intérieurs, 265.
— d'importation, 308.
— internationaux, 599.
— légaux, 262, 280 et suiv., 372.
— de marchandises, 372 et suiv.
— maxima, 262.
— de messageries, 373.
— Minimum de tonnage, 409.
— Mise en vigueur 298.
— Modifications 296 et suiv.
— Numérotage, 266, 392.
— de petite vitesse, 387 et suiv.
— de pénétration, 269.
— Pouvoirs du parlement, 280 et suiv.
— de provenance, 269.
— Produits des militaires, 1073 et suiv.
— Réexpédition, 398.
— Retrait, 301.
— Retours d'argent, 421.
— de saison, 304 et suiv.
— spéciaux, 264, 320, 378 et suiv., 391 et suiv.
— spécial n° 29, 315.
— Soudures, 400, 592.
— temporaires, 303.
— Stations intermédiaires, 403.
— de transit, 267, 307 et suiv., 311.
— de voyageurs, 330 et suiv.
Taxe à la pièce, 375 et suiv.
— au poids, 373 et suiv.
— des biens de mainmorte, 123, 1111 et suiv.
— de remplacement, 1121.
Télégraphe, 1098.
Timbre, 363, 796, 1131, 1136.
Tours de faveur (Interdiction des), 460 et suiv.
Trafic (Partage du), 595 et suiv.
Trains (Composition des), 218.
— Exclus, 243.
— Horaires, 231, 247 et suiv.
— Journaliers de la poste, 1090.
— Légers, 238.
— Marche, 219, 230 et suiv.
— de messageries, 243.
— Nature, 234.
— Nombre, 230.
— de pèlerinage, 306, 361.
— de plaisir, 306, 361.
— postaux, 1093 et suiv.
— Retard, 251.
— spéciaux, 244, 261.
— Tramways, 241.
— Voitures automobiles, 240.
Traités d'exploitation, 892.
Traités particuliers (Interdiction des), 462.
Tramways, 642.
Tranchées de débroussaillement, 211.
Transports internationaux, 631 et suiv., 1226.
— de matériel de guerre. (V. *Matériel de guerre*).
— par eau, 963.
— par terre, 713.
— pour le compte de l'État, 1206.
— en service, 805.
Travail (Conditions du), 999 et suiv.
— (Durée), 999 et suiv.
— des femmes et des enfants, 986, 1043.
Troisième réseau, 27 et suiv.
Tunnels, 70.
Travaux. V. *Utilité publique*.
— Avant-projets, 42, 44.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— complémentaires, 18, 91, 722 et suiv., 779 et suiv.
— Conférences, 43.
— Contrôle, 73.
— Défense nationale, 43.
— Enquête, 44.
— Etudes, 42.
— Exécution, 73 et suiv.
— Marchés à forfait, 73.
— Occupation temporaire, 74.
— Ouvrages d'art, 76.
— de parachèvement, 777.
— Passages, 77 et suiv.
— provisoires, 778.
— Rails, 76.
— Réception définitive.
— Réception provisoire, 86.
— Récolement, 87, 96.
— Routes traversées, 79 et suiv.
— Surveillance, 73.
— Voie unique, 75.
Usines électriques, 928 et suiv.
Utilité publique (Déclaration d'), 40 et suiv. V. *Conférences*.
— Acte déclaratif, 46.
— Etudes et enquêtes, 40 et suiv.
— Arrêté de cessibilité, 70 *bis*.
Valeurs (Transport des), 1138.
Valeur locative des propriétés bâties, 1109.
Véhicules (Transport des), 389.
Vente d'électricité, 928 et suiv.
Vice propre. V. *Marchandises*.
Voie.
— Clôtures, 191 et suiv.
— Entretien, 190.
— Contribution foncière, 1107 et suiv.
Voies d'accès des gares. V. *Avenues des stations*.
Voies ferrées internationales, 34 *bis*.
Voitures. V. *Wagons*.
Voitures automobiles, 240.
Voitures (Stationnement des), 202 et suiv.
Voituriers par eau, 583.
Voiturier par terre, 578 et suiv.
Voyageurs, 229 et suiv., 466 et suiv.
— Aliénés, 352.
— Artistes dramatiques, 355.
— Billets, 334 et suiv.
— Déclassement, 469.
— Députés, 354.
— Femmes voyageant seules, 256.
— Fonctionnaires, 353.
— Hygiène, 258.
— Indigents, 352.
— Instituteurs, 353.
— Journalistes, 356.
— Nombre de voyageurs, 256.
— Ouvriers agricoles, 355.
— Places de luxe, 245.
— Permis gratuits, 362, 1140.
— Permis à prix réduits, 362.
— Places gardées, 468.
— Réduction de prix exceptionnelles, 348 et suiv.
— Sénateurs, 356.
— Sociétés, 357 et suiv.
— Tarifs, 330 et suiv.
Wagons, 212 et suiv. V. *Freins*.
— à voyageurs, 253 et suiv.
— Chauffage, 254.
— Désinfection et nettoyage, 258.
— Dimension des places, 255
— Éclairage, 254.
— Épidémies, 259.
— (Fourniture des), 575.
— à intercommunication, 257
— postaux, 1091.
— Water-closets, 258.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Wagons-lits (Compagnie des), 246.
Water-closets. V. *Wagons*.
Zone frontière, 65.

TITRE II.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS.

CHAPITRE I ET II.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

Accessoires d'un réseau de tramways, 1268.
Acquisition de terrains V. *Construction*.
Adjudication après déchéance, 1507-1512.
Arrêts supplémentaires, 1335.
Autorisation provisoire, 1270.
Barrières, 1302.
Bénéfices (Partage des), 1410 et suiv., 1462.
Bornage, 1307.
Cahier des charges, 1279 et suiv., 1349 et suiv.
Cahier des charges-type, 1249.
Capital, 1374 et suiv., 1394.
Capital d'établissement, 1384 et suiv., 1477 et suiv.
Carrières, 1318.
Cautionnement, 1427, 1512.
Cession, 1361, 1504.
Chauffage des voitures, 1326.
Choix des concessionnaires, 1281.
Classement, 1251 et suiv.
Clauses compromissoires, 1428.
Clôtures, 1322.
Commission de vérification des comptes, 1484 et suiv.
Comptes (Règlement des), 1475 et suiv.
Concession, 1241, 1273 et suiv., 1357 et suiv., 1400, 1446, 1488 et suiv.
— (Modificat. aux), 1289 et suiv.
Concessionnaire éventuel, 1287.
Concessionnaire évincé, 1288.
Concours de l'État, 1434 et suiv.
Concours locaux, 1466 et suiv.
Conditions de travail, 1425.
Conditions financières de la concession, 1446 et suiv.
Conférences mixtes, 1262.
Conseils d'administration, 1370.
Conseil général. Attributions, 1263 et suiv., 1273.
Conseil général des ponts et chaussées, 1264.
Conseil muninscipal. Attributio, 1263 et suiv., 1273.
Contrat de concession, 1383.
Contrôle, 1304.
Convention, 1279 et suiv.
Construction. Acquisition des terrains, 1298, 1312.
— (Dépenses de), 1387 et suiv.
— par le concessionnaire, 1292 et suiv.
— par le département ou la commune, 1311 et suiv.
— en régie, 1319.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Croisement des lignes, 1300.
Dames voyageant seules, 1326.
Déchéance, 1503 et suiv.
Déclaration d'utilité publique, 1247, 1258 et suiv.
— Enquête, 1260 et suiv.
— Instruction, 1259 et suiv.
— Modifications aux projets, 1272.
Déclassement, 1315.
Dépenses de construction (Part du concessionnaire), 1387 et suiv.
Dépenses d'exploitation, 1413 et suiv., 1482 et suiv.
Distances d'application. Voir *Tarifs*.
Distinction entre les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, 1251 et suiv.
Domanialité, 1314 et suiv.
Durée de la concession, 1400.
Ecoulement des eaux, 1301.
Electricité (Vente d'), 1493.
Emprunts, 1377.
Entretien, 1310, 1321.
Exploitation, 1319 et suiv., 1400 et suiv.
— en régie, 1429.
— (Insuffisance d'), 1404 et suiv.
— Minimum de recettes, 1497 et suiv.
— par le département ou la commune, 1430 et suiv.
— par l'Etat, 1429.
Faillite du concessionnaire, 1495 et suiv., 1499.
Fin de la concession, 1488 et suiv.
Fonds de renouvellement, 1418.
Fonds de réserve, 1419.
Forfait de construction, 1383.
Formule d'exploitation, 1415 et suiv.
Frais de premier établissement, 1478 et suiv.
Frais accessoires. V. *Tarifs*.
Fumivorité, 1326.
Funiculaire de Belleville, 1431.
Gares. V. *Stations*.
Gares communes, 1348.
Grandes Compagnies (Intervention des), 1376, 1450, 1474.
Historique, 1842 et suiv.
Incorporation au réseau général, 1246, 1254 et suiv., 1315.
Intérêts du capital, 1394 et suiv.
Lignes communes à plusieurs départements, 1264, 1275 et suiv., 1280, 1293.
Locomotives, 1326.
Loi du 12 juillet 1865, 1244.
Loi du 11 juin 1880, 1247, 1267, 1273, 1289.
Marché à forfait, 1305.
Matériel étranger, 1303.
Matériel roulant, 1300, 1325.
Matières dangereuses et infectes, 1328.
Mines, 1318.
Mise sous séquestre, 1498.
Obligations, 1245 et suiv., 1369 et suiv., 1377.
Occupation temporaire, 1271.
Ouvriers étrangers, 1303.
Parts bénéficiaires, 1371 et suiv.
Parts de fondateurs, 1371 et suiv.
Personnel, 1422 et suiv.
Pouvoirs du ministre, 1352.
Pouvoirs du préfet, 1352 et suiv.
Pouvoir réglementaire, 1349 et suiv.
Premières lignes départementales, 1244.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Projet de loi de 1910, 1250.
Propriétés riveraines, 1316.
Régime financier, 1354 et suiv.
Reprise des immeubles en fin de concession, 1489.
Reprise des objets mobiliers en fin de concession, 1494.
Résiliation, 1500 et suiv.
Retraites du personnel, 1422 et suiv.
Routes, 1320.
Seconde voie, 1299.
Servitudes, 1317 et suiv.
Société anonyme (Obligation d'une), 1357 et suiv.
Société concessionnaire, 1359 et suiv.
Société en commandite par actions, 1359.
Société industrielle, 1363.
Société spéciale à chaque concession, 1362, 1365.
Substitution d'une société anonyme, 1511.
Subvention, 1394, 1433 et suiv.
Subvention de l'État, 1434 et suiv.
Subventions des communes, 1466 et suiv.
Stations, 1296, 1308, 1331.
— (Enquête des), 1294 et suiv.
— (Police des), 1324.
Surtaxes locales temporaires, 1309.
Tableaux des distances. V. *Tarifs.*
Tarifs, 1332 et suiv.
— Abaissement, 1337.
— Assimilations, 1447.
— Conditions d'application, 1345.
— Distances d'application, 1335.
— exceptionnels, 1343.
— Frais accessoires, 1332.
— Homologation, 1339 et suiv.
— légal, 1332.
— Modifications, 1341.
— Récépissés, 1346.
— Tableau des distances, 1334.
Terrains, 1307.
Trains. Composition des, 1327.
— Horaire, 1329.
— Nombre, 1330.
— supplémentaires, 1420.
— Suppression, 1331.
— Vitesse, 1329.
Travaux, 1292 et suiv.
— Adjudication, 1305.
— complémentaires, 1308, 1396, 1481 et suiv.
— Délais d'exécution, 1306.
— Exécution, 1299 et suiv.
— Projets, 1292 et suiv.
— Réception, 1305.
Usines d'énergie électrique, 1490 et suiv.
Voie. Conditions, 1299.
— Entretien, 1321.
Voitures, 1326.
Voyageurs, 1326.

CHAPITRE III.

TRAMWAYS.

Avant-projets, 1544.
Cahier des charges, 1560.
Chauffage, 1574.
Chaussée (Entretien de la), 1565, 1570.
Concession, 1248, 1657 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— Conditions, 1549 et suiv.
— (Fin de la), 1552.
Construction, 1553 et suiv.
Déclaration d'utilité publique, 1248, 1546 et suiv.
Déviations, 1554 et suiv.
Droits d'octroi, 1579.
Durée du travail, 1585.
Eclairage, 1567.
Entretien de la voie, 1570.
Enquête, 1545.
Exploitation, 1564 et suiv.
Expropriations, 1559.
Frais accessoires, 1568.
Gares et stations, 1557, 1566.
Historique, 1246.
Impôts fonciers, 1575.
Impôt sur les voitures publiques, 1577.
Instruction des projets, 1544.
Libre circulation sur la voie publique, 1561 et suiv.
Modifications au tracé. V. *Déviations*.
Personnel, 1566, 1584 et suiv.
Police, 1573 et suiv.
Pouvoir concédant, 1537 et suiv.
Pouvoir réglementaire, 1573 et suiv.
Prestations, 1576.
Projets, 1544.
Rails, 1561.
Redevances, 1582 et suiv.
Régime financier, 1549.
Repos hebdomadaire, 1584.
Responsabilité, 1569 et suiv.
Salaires, 1585.
Sécurité de la circulation, 1566
Services publics, 1550.
Service des postes, 1551.
Soudure des lignes, 1539.
Subventions, 1549.
Surveillance, 1573.
Syndicats de communes, 1542.
Taxes, 1568.
Timbre des récépissés, 1578.
Trains, 1566.
Tramways s'étendant sur plusieurs départements, 1538.
Travaux. Continuations, 1537.
Voie, 1560 et suiv., 1570.

CHAPITRE IV.

VOIES FERRÉES MÉTROPOLITAINES DE PARIS.

Chemin de fer Métropolitain, 1587 et suiv.
— Caractère, 1599.
— Clauses ouvrières, 1592.
— Conditions financières, 1591.
— Correspondances, 1597.
— Durée de la concession, 1589.
— Historique, 1587.
— Infrastructure, 1588.
— Lignes, 1588, 1595.
— Rachat, 1593.
— Redevances, 1591, 1597.
— Régime administratif, 1599.
— Réseau complémentaire, 1596, 1598.
— Tarifs, 1590.
— Trains, 1590.
— Usines électriques, 1598.
Chemin de fer Nord-Sud, 1600 et suiv.
— Clauses ouvrières, 1666.
— Conditions financières, 1601.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— Construction, 1603.
— Correspondances, 1602, 1610.
— Durée de la concession, 1603.
— Exploitation, 1602.
— Historique, 1600.
— Lignes, 1607, 1609.
— Rachat, 1603.
— Régime administratif, 1601.
— Redevances, 1605, 1608.
— Tarifs, 1606.
— Trains, 1602.
— Usine électrique, 1604.

TITRE III.

VOIES FERRÉES DIVERSES.

Chemins de fer industriels, 1631 et suiv.
— Cahier des charges, 1638.
— Caractère spécial, 1640.
— Clôtures, 1638.
— Concessions, 1634 et suiv.
— Contrôle, 1642.
— Déclaration d'utilité publique, 1633 et suiv.
— Domanialité, 1636.
— Service public (Ouverture au), 1643.
— Sur routes, 1644.
Chemins de fer miniers, 1641, 1645 et suiv.
— Autorisation préfectorale, 1647.
— Concession, 1646, 1653, 1656.
— Contrôle, 1663.
— Déclaration d'utilité publique, 1650 et suiv., 1655.
— Embranchements, 1662.
— Emprise de route, 1661.
— Expropriation, 1655.
— Occupation des terrains, 1648.
— Propriété, 1652.
— Service public (Ouverture au), 1657 et suiv.
Chemins de fer privés, 1677.
Contrôle, 1622 et suiv., 1642, 1663.
Embranchements industriels, 1664 et suiv.
— Aiguilles de soudure, 1672, 1674.
— Cahier des charges, 1665.
— Contrôle, 1670.
— Droit à l'embranchement, 1667.
— Exploitation, 1673 et suiv.
— Sur chemin de fer d'intérêt local ou tramway, 1676.
— Taxes, 1675.
Embranchements miniers, 1662.
Gares d'eau, 1626 et suiv.
Grandes Compagnies, 1615, 1619, 1626 et suiv., 1665 et suiv., 1674.
Inspection de la navigation de la Seine, 1624.
Ports fluviaux, 1626 et suiv.
Raccordement des ports fluviaux aux chemins de fer. V. *Ports fluviaux*.
Voies des quais, 1612 et suiv.
— Concession, 1610.
— Concessionnaire, 1615 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— Contrôle, 1622 et suiv.
— Exploitation, 1620.
— Grandes Compagnies, 1615, 1619.
— Projet de loi, 1616.
Voies navigables, 1626 et suiv.

DEUXIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER D'ALGÉRIE ET DE TUNISIE.

ALGÉRIE

Agents des Compagnies, 1700.
Classement du second réseau, 1685.
Compagnies.
— Bône-Guelma, 1682, 1686.
— Chemins de fer algériens, 1679.
— Est algérien, 1683, 1686, 1690.
— Franco-algérienne, 1681, 1687.
— Ouest-Algérien, 1682, 1686, 1687.
— P.-L.-M., 1680.
Chemins de fer algériens de l'Etat, 1687, 1710, 1720.
Comptes des Compagnies, 1719.
Contrôle, 1712.
Concession, 1679 et suiv., 1704.
Concession à la suite de la loi de 1879, 1686.
Concession territoriale, 1681.
Direction des chemins de fer, 1708.
Domanialité, 1706.
Droits de douane, 1680.
Dynamite, 1702.
Garantie d'intérêt, 1679, 1680, 1683, 1684, 1688, 1718.
Historique, 1678 et suiv.
Incendie, 1702.
Ligne de Aïn-Sefra à Djenien Bou-Rezy Duveyrier, 1687.
— Alger à Blidah, 1679, 1680.
— Arzew à Saïda, 1681.
— Blidah à St-Denis-du-Sig, 1680.
— Bône à Guelma, 1682.
— Constantine à Sétif, 1683.
— Duvivier à Soukh-Ahras, 1684.
— El-Guerra à Batna, 1683.
— Guelma à Kroubs, 1684.
— Oran à St-Denis-du-Sig, 1679.
— Philippeville à Constantine, 1678, 1679.
— Sainte-Barbe-de-Trélat à Sidi-bel-Abbès, 1682.
Lignes rachetées. Exploitation, 1711.
Loi du 18 juillet 1879, 1685.
Partage de bénéfices, 1680, 1684.
Police, 1700.
Pouvoirs des délégations financières, 1689, 1704 et suiv.
Pouvoirs du gouverneur général, 1689, 1703 et suiv., 1707.
Pouvoirs du conseil supérieur, 1704 et suiv.
Rachat de l'Est algérien, 1690.
— de la Franco-algérienne, 1687.
— de la ligne d'Oran à Arzew, 1691.
— de la Compagnie Bône-Guelma (Projet), 1692.
Statistique, 1693.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Subvention, 1679 et 1717.
Surtaxes temporaires, 1700.
Tarifs, 1680, 1703.
Tramways, 1701.

TUNISIE

Comité consultatif, 1716.
Compagnie de Bône-Guelma, 1695.
Réseau de la Medjerdah, 1695.
— Première garantie d'intérêt, 1695.
— Nouvelle garantie d'intérêt, 1726.
— Régime financier, 1724.
— Travaux complémentaires, 1725.
Nouveau réseau, 1696.
— Faculté de rachat, 1730.
— Régime financier, 1727.
— Travaux complémentaires, 1728.
Compagnie des phosphates de Gafsa, 1697, 1731,
Contrôle, 1715.
Historique, 1694 et suiv.
Ligne de Birkissé à la Goulette, 1697.
— Djedeïda à Bizerte, 1696.
— Metlaoui à Redeyef, 1697.
— Sfax à Gafsa, 1697.
Ligne de Tunis à la Goulette et à la Marsa, 1694, 1732.
— Tunis à Soukh El-Arba, 1695.
— Tunis à Cap Bon, 1696.
Police, 1714.
Pouvoirs du Gouvernement tunisien, 1713.
Statistique, 1699.
Tramways, 1698.

TROISIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER DES COLONIES.

Achat de terrains, 1743.
Affermage d'une ligne construite par l'État, 1754.
Attributions du Gouverneur, 1736, 1757.
— du ministre des colonies, 1739, 1763, 1766.
Avant-projets, 1737.
Chemins de fer.
Afrique occidentale française, 1750, 1757, 1762, 1764, 1796, et suiv., 1802, 1804, 1806, 1809.
— Commission consultative, 1798.
— Emprunts, 1796, 1802, 1804, 1806, 1809.
— Organisation administrative, 1797.
— Organisation financière, 1797,
Brickaville à Tamatave, 1820 et suiv.
Côte d'Ivoire, 1757, 1806 et suiv.
Côte des Somalis, 1822 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— Conventions, 1822, 1824.
— Commission de vérification des comptes, 1827.
— Contrôle, 1827.
— Deuxième Compagnie, 1823.
— Garantie de l'État, 1824.
— Organisation financière, 1824 et suiv.
— Première Compagnie, 1822.
Dahomey, 1808 et suiv.
— Concession, 1813.
— Convention, 1809, 1910.
— Exploitation, 1811.
— Garantie de la Colonie, 1811.
— Partage de bénéfices, 1811.
— Tarifs, 1812.
Dakar à St-Louis, 1734, 1747,1748, 1753, 1791 et suiv.,
— Contrôle financier, 1793,
— Convention de 1900, 1795.
— Droits de douane, 1793.
— Droits d'octroi, 1793.
— Garantie de l'État, 1792.
— Partage de bénéfices, 1792.
— Régime financier, 1795.
— Subvention de l'État, 1792.
— Subvention de la Colonie, 1793.
Djibouti à Addis Abeba, 1747, 1748, 1753. V. *Côte des Somalis*.
Guinée, 1757, 1804.
Haïphong à Yunnan Sen, 1747, 1748, 1753, 1779 et suiv.
— Concession, 1780.
— Construction, 1781.
— Convention, 1780, 1782, 1785.
— Exploitation, 1781.
— Garantie d'intérêt, 1780.
— Subvention de la Colonie, 1780.
— Tribunal arbitral. Sentence, 1784.
Hanoï au Kouangsi, 1773 et suiv.
Hanoï à Nam-dinh et Vinh, 1776.
Hanoï (Tramways urbains), 1790.
Inde, 1747, 1769, 1834 et suiv.
Indochine, 1757.
— Clôtures, 1788.
— Contrôle financier, 1787.
— Contrôle technique, 1786.
— Police, 1788.
— Projets nouveaux, 1772.
— Tramways, 1789 et suiv.
Karikal à Peralam, 1836.
Kayes au Niger, 1734, 1750, 1753, 1799 et suiv.
— Budget spécial, 1801.
— Comité consultatif, 1800.
— Commission de contrôle, 1800.
— Organisation administrative, 1800.
— — financière, 1801.
— Subvention de la Colonie, 1799.
— Tarifs, 1800.
Madagascar. V. *Tananarive à la Côte-Orientale. Brickaville à Tamatave*.
— Emprunts, 1815.
Nouméa à Bourail. V. *Nouvelle-Calédonie*, 1761, 1837.

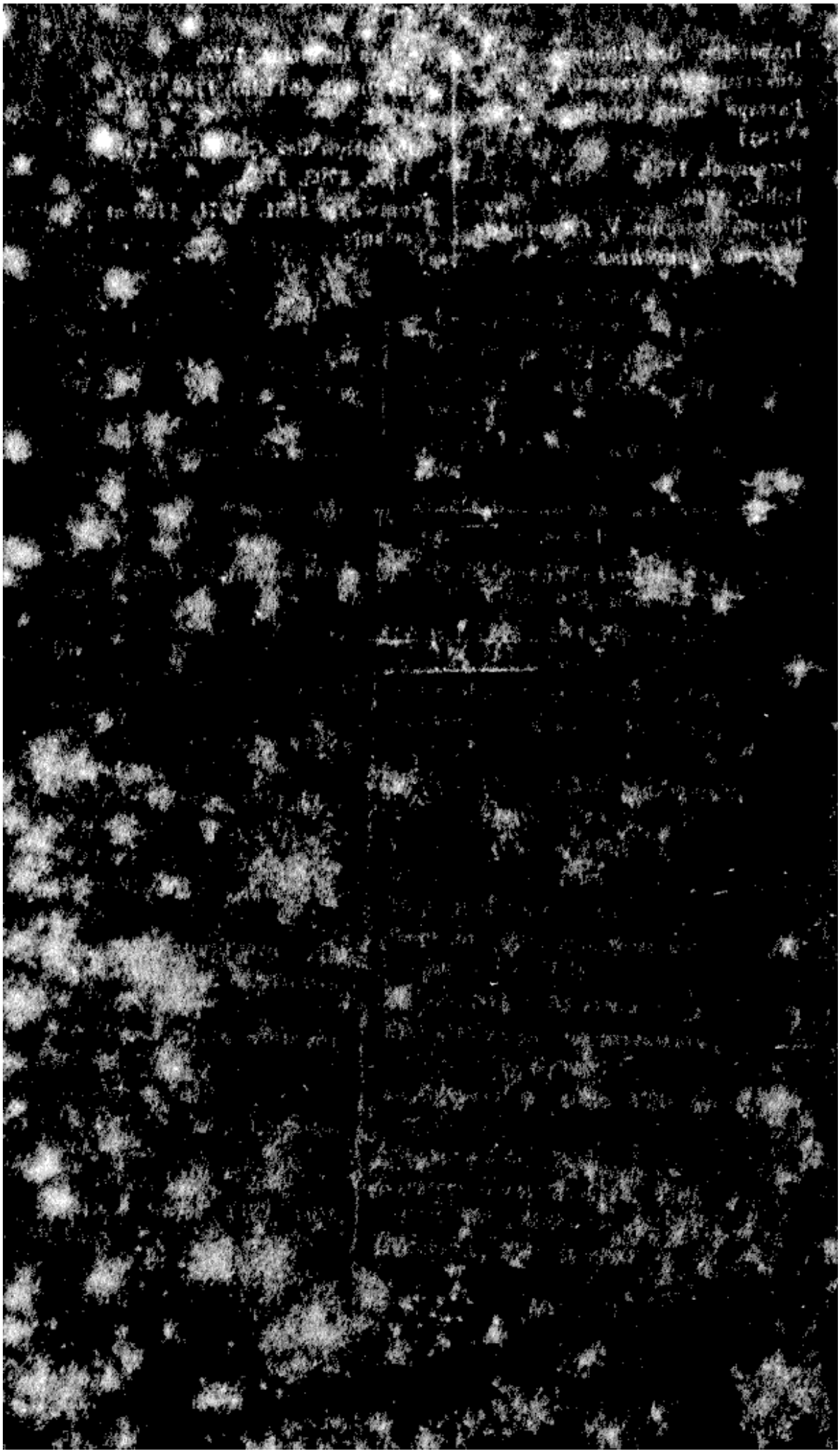
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Nouvelle-Calédonie, 1837 et suiv.
— Emprunts, 1837.
— Régime, 1838.
Phulang-thuonh à Langson, 1734.
Phuminh Giang à Kesat (Tramway), 1790.
Pondichéry à Villapuram, 1834 et suiv.
Porto Novo à Sakété, (Tramway), 1751, 1814.
La Réunion, 1734, 1743, 1747, 1754 et suiv., 1762, 1767, 1828 et suiv.
— Commission de surveillance, 1833.
— Comité consultatif, 1831.
— Contrôle, 1833.
— Organisation administrative, 1830.
— Organisation financière, 1832.
Saïgon à Cholon (Tramway), 1771, 1790.
Saïgon à Khankoa et au Lang-Biang, 1776.
Saïgon à Mytho, 1734, 1747, 1754 et suiv., 1770, 1776.
Tananarive à la Côte Orientale, 1751, 1762 et suiv., 1815 et suiv.
— Comité consultatif, 1816.
— Organisation administrative, 1816.
— Organisation financière, 1817.
— Police, 1819.
— Services de correspondance, 1818.
— Tarifs, 1816.
Thies à Kayes, 1757, 1802 et suiv.
Tourane à Faifoo (Tramways), 1776, 1900.
Tourane à Hué et au Quangtsi, 1776.
Comité des travaux publics des colonies, 1746.
Commission de vérification des comptes, 1768, 1793, 1800, 1827.
Commission permanente des marchés et des recettes pour les colonies, 1740.
Concessions territoriales, 1749, 1809.
Construction en régie, 1750 et suiv.
Construction par un concessionnaire, 1744 et suiv.
Contrôle financier, 1767 et suiv., 1787, 1793, 1827, 1833.
Contrôle technique, 1765 et suiv., 1786, 1794, 1833.
Convention de concession, 1780.
Convention d'exploitation, 1753.
Déclaration d'utilité publique, 1749 et suiv.
Droits de douane, 1793.
Droits d'octroi, 1793.
Emprunts, 1751.
Emprunts coloniaux pour chemins de fer, 1735.
Exploitation, 1753 et suiv.
Exploitation par un concessionnaire, 1753 et suiv.
Exploitation en régie, 1753 et suiv.
Expropriation, 1743.
Garantie d'intérêt, 1748, 1780, 1792, 1811, 1824.
Historique, 1734 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Inspection des finances, 1768.
Ouverture des travaux, 1752.
Partage des bénéfices, 1792, 1811.
Personnel, 1759.
Police, 1764.
Projets de lignes. V. *Chemins de fer de l'Indochine.*
Régime financier, 1760.
Subvention de l'État, 1748, 1751, 1792.
Subvention des Colonies, 1748, 1780, 1793, 1799.
Tramways, 1751, 1771, 1789 et et suiv.

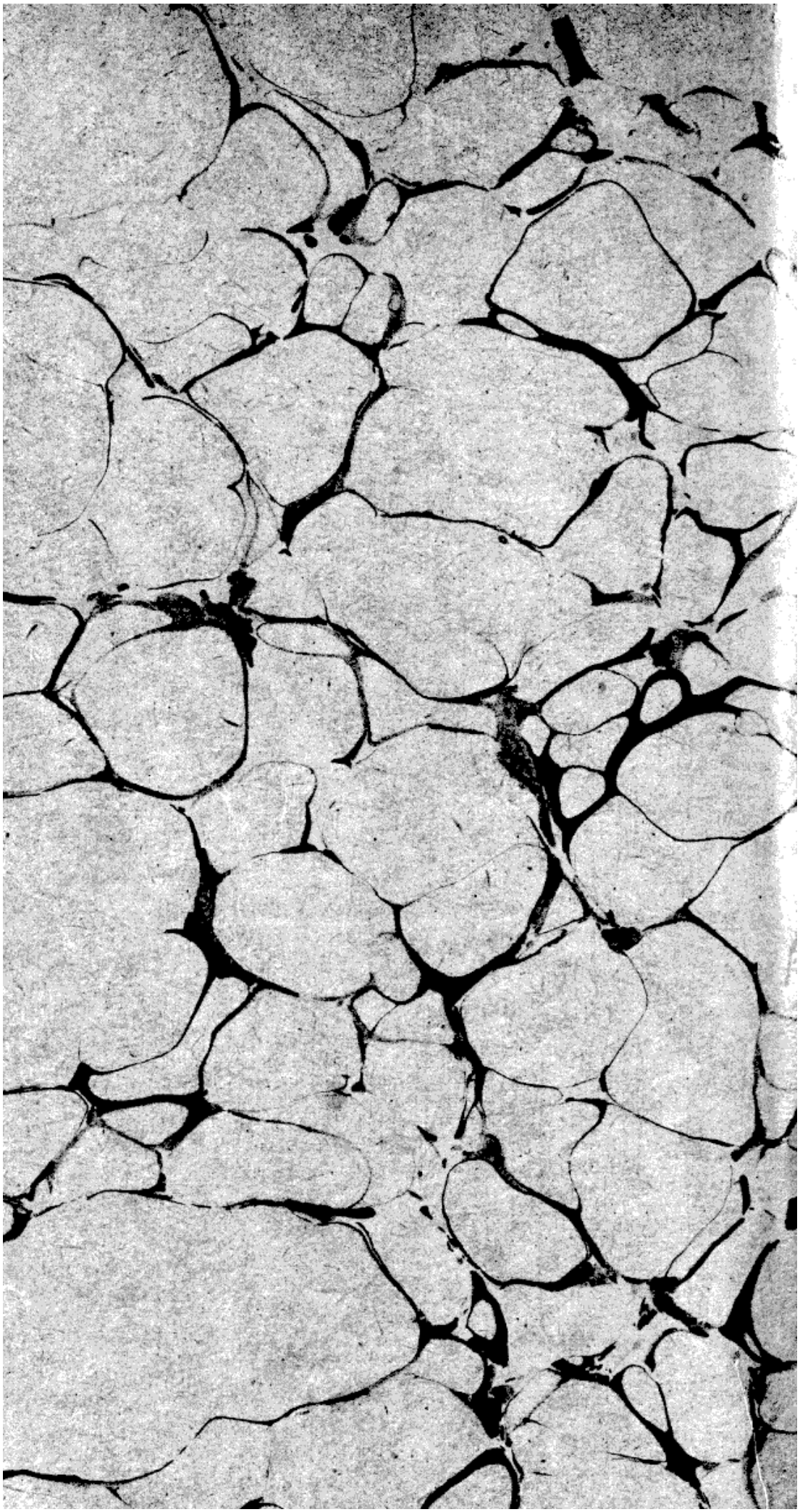
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



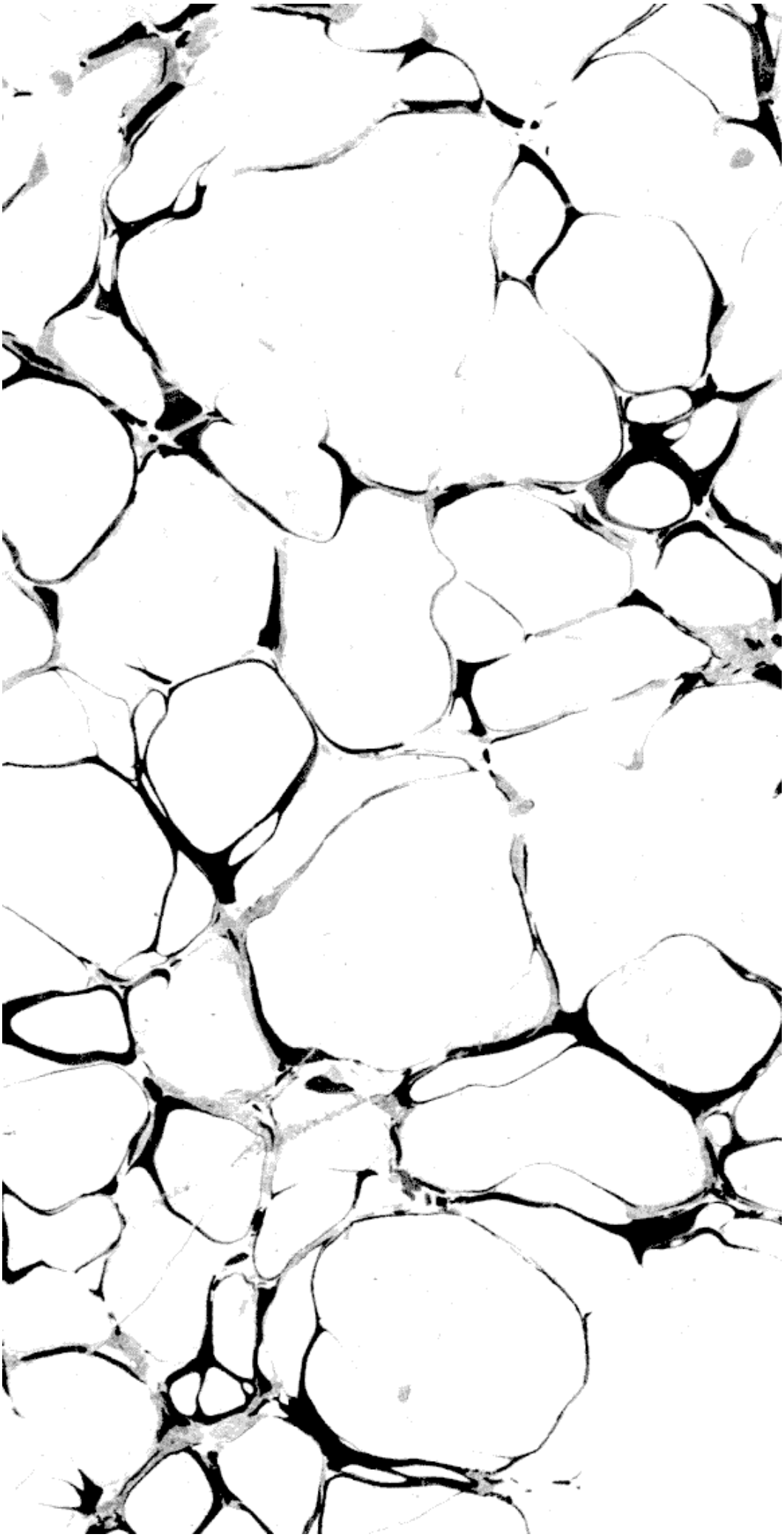
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Imp. PAUL DUPONT (Thouzellier, Dr), 4, rue du Bouloi. — Paris.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires