

ÉTAT FRANÇAIS

CHEMINS DE FER

ET

TRAMWAYS

POLICE - SURETÉ - EXPLOITATION

*publié sous le contrôle
de la rédaction du*

Recueil des Sommaires de la Jurisprudence Française

et

Recueil des Lois Usuelles

RÉUNIS

France non occupée : **1, Rue des Capucins, Cahors (Lot)**

France occupée : **143, Avenue de Suffren, Paris (7^e)**

Prix : 10 francs

Abonnement : 150 francs par an
C. C. P. Toulouse 14-190

TABLE DES MATIÈRES

Décret n° 730 du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Titre I ^{er} . — Dispositions générales	2135
Titre II. — Des gares et de la voie.....	2136
Titre III. — Du matériel employé à l'exploitation.....	2138
Titre IV. — De la composition des trains.....	2140
Titre V. — De la circulation des trains.....	2141
Titre VI. — De la perception des taxes et des frais accessoires.....	2145
Titre VII. — Police et surveillance	2146
Titre VIII. — Dispositions diverses	2149

COLLECTION DES CODES FISCAUX

ET PUBLICATIONS FISCALES DU « RECUEIL DES LOIS USUELLES »

<i>Code général des impôts directs</i> (L. 13 janv. 1941).....	15 francs
<i>Code fiscal des valeurs mobilières</i>	15 francs
<i>Code du vin</i> (2 ^e éd.).....	17 francs
<i>Code fiscal des spectacles</i>	8 francs
<i>Code des Taxes à la production</i>	15 francs
<i>Code des Prix</i> (2 ^m e édition).....	7 francs
<i>Prix. — Régime des taux de marque</i>	10 francs
<i>Recueil des Lois fiscales</i> (juin 1940-fév. 1941).....	7 francs
<i>Contribution foncière</i>	7 francs
<i>Succession: 1° Réforme</i>	5 francs
— 2° Conditions d'application de la réforme.....	6 francs
<i>Octroi. — Réglementation. Tarifs</i>	10 francs
<i>Port de Marseille. — Taux des péages</i>	10 francs

Frais de port et d'expédition 3 francs en sus par brochure

CHEMINS DE FER

ET

TRAMWAYS

POLICE - SURETÉ - EXPLOITATION

D. n° 730 du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local. (« J.O. », 23 août.)

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

Sur le rapport du secrétaire d'Etat aux communications,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et, notamment, l'article 21 (§ 1^{er}) de cette loi ;

Vu la loi du 31 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local, modifiée par l'article 4 du décret du 1^{er} octobre 1926 et, notamment, l'article 43 (§§ 1^{er} et 2) et l'article 47 (3^e, 4^e et 6^e) ;

Vu le décret du 30 juin 1934 simplifiant la procédure relative aux infractions à la police des chemins de fer ;

Vu le décret du 31 août 1937 sur la réorganisation du régime des chemins de fer ;

Vu la loi du 18 septembre 1940 réorganisant l'administration centrale du secrétariat d'Etat aux communications ;

Vu le décret du 20 novembre 1917 approuvant le cahier des charges type des voies ferrées d'intérêt local ;

Vu le décret du 31 décembre 1937 établissant le cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français ;

Vu le décret du 11 septembre 1939 portant organisation du contrôle de l'Etat sur les ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ;

Vu le décret du 11 décembre 1940 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies

chemins de fer et les transports par route et par eau dans la métropole ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrétons :

TITRE I^{er}

Dispositions générales

Article premier

Les dispositions du présent décret sont applicables à toutes les voies ferrées d'intérêt général ou d'intérêt local, sous réserve des restrictions mentionnées en tête des articles qui ne sont pas applicables à certaines catégories de voies.

Sur les lignes où il est fait usage de l'énergie électrique pour la traction des trains, le secrétaire d'Etat chargé des transports peut autoriser les dérogations que justifie ce mode spécial de traction.

Article 2

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

Article 3

Sont considérées comme tramways urbains, pour l'application des dispositions ci-après, les voies ferrées d'intérêt local établies sur des voies publiques dans les agglomérations et dans leur banlieue et affectées

Chemins de Fer et Tramways

seulement au service des voyageurs et, éventuellement, des messageries.

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

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

En ce qui concerne :

1° Les voies ferrées d'intérêt local concédées comme tramways sous le régime de la loi du 11 juin 1880 ;

2° Les voies ferrées d'intérêt local empruntant des voies publiques qui ont été concédées postérieurement à la promulgation de la loi du 31 juillet 1913, et antérieurement à la publication du décret du 11 septembre 1939, et qui sont soumises, en vertu d'une disposition spéciale de l'acte autorisant leur établissement, au décret du 16 juillet 1907 ;

un décret rendu en Conseil d'Etat, les compagnies entendues, détermine celles de ces lignes auxquelles le régime des tramways urbains est applicable.

Article 4

Des décrets pris en application des articles 46 et 47 de la loi du 31 juillet 1913 déterminent les règles applicables aux voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou fluviaux.

Article 5

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

TITRE II

Des gares et de la voie

Article 6

Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public sont réglées par des arrêtés du préfet du département approuvés par le secrétaire d'Etat chargé des transports.

Ces mesures visent notamment l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières destinées, soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des gares de chemin de fer.

Article 7

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

L'administration exploitante n'est admise à réclamer aucune indemnité à raison :

Soit des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner aux ouvrages de la voie ferrée ;

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

Soit de l'usage normal de la voie publique et des nécessités de son entretien et de son aménagement.

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

Article 8

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

Lorsque des travaux exécutés sur une voie publique empruntée par une voie ferrée d'intérêt local doivent interrompre momentanément la circulation sur celle-ci, l'autorité de qui relève la voie empruntée doit en aviser préalablement l'autorité concédante et la compagnie.

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

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

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

Chemins de Fer et Tramways

tant serait ultérieurement déterminé, et dont le surplus resterait à la charge des services intéressés aux travaux.

Article 9

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

La modification ou la suppression définitive d'une partie des voies ferrées établies sur une voie publique peut être prononcée, à la requête de l'autorité chargée de l'administration de la voie, dans les formes prescrites par le paragraphe 4 de l'article 36 de la loi du 31 juillet 1913, et sous réserve de la détermination dans les formes prévues par l'article 38 de cette loi, des indemnités dues par cette autorité, à moins de convention contraire, soit à la compagnie, soit à l'autorité concédante, suivant le cas.

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

Article 10

Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, l'exploitant est tenu d'en placer sur les points désignés par le secrétaire d'Etat chargé des transports.

Article 11

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

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

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

Les dispositions prescrites doivent assurer la sécurité des piétons qui circulent sur la voie publique et celle des riverains de cette voie.

Si l'emplacement occupé par la voie ferrée reste accessible et praticable pour les voitures ordinaires, les rails doivent être à

gorge ou accompagnés de contre-rails ; la largeur des vides ou ornières ne peut excéder trente-cinq millimètres (0 m. 035) dans les parties droites et quarante et un millimètres (0 m. 041) dans les parties courbes. Les voies ferrées sont posées au niveau de la chaussée, sans saillie ni dépression sur le profil normal de celle-ci.

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

Article 12

Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent sont constamment entretenus dans un état qui réponde aux nécessités du service assuré sur chaque ligne.

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

Si les mesures prises sont insuffisantes pour assurer le bon entretien du chemin de fer, la sûreté de la circulation et la sécurité publique, le secrétaire d'Etat, l'exploitant entendu, prescrit celles qu'il juge nécessaires.

Si, par suite de l'insuffisance des installations, le service n'est pas régulièrement assuré, il est procédé conformément aux dispositions de l'article 82 ou de l'article 83, suivant les cas.

Article 13

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

Sur les sections à rails noyés où l'emplacement de la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, l'entretien du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation sur la voie ferrée est réglé par le cahier des charges, qui indique le service chargé d'exécuter cet entretien, ainsi que la répartition des dépenses. Sur les voies empruntées ne relevant pas de l'autorité concédante, l'entretien est assuré par la compagnie dans l'entre-rails, ainsi que dans une zone de cinquante centimètres (0 m. 50) de chaque côté des rails, à moins qu'il n'en ait été décidé autrement dans le cahier des charges, après accord avec l'autorité de qui relèvent ces voies.

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

Chemins de Fer et Tramways

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

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

Article 14

(Non applicable aux tramways urbains.)

Partout où besoin sera, des agents sont placés en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles et autres appareils de la voie.

En cas d'insuffisance, le nombre de ces agents est fixé, l'exploitant entendu, par le secrétaire d'Etat chargé des transports, qui peut prescrire que ceux de ces agents dont le service aurait une importance particulière pour la sécurité ne soient employés à aucun autre travail.

Article 15

Partout où un chemin de fer d'intérêt général traverse à niveau une voie de terre, il est établi des barrières, sauf exceptions autorisées, conformément aux lois, par le secrétaire d'Etat chargé des transports.

Le mode, la garde et les conditions de service de barrières sont réglés par le secrétaire d'Etat, sur la proposition de l'exploitant.

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

Lorsque le secrétaire d'Etat autorise la traversée à niveau de deux voies ferrées, il arrête, après avoir entendu les deux exploitants, les dispositions techniques à prendre pour l'établissement et l'exploitation de ces voies dans la traversée. Il prescrit de même toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité aux points de bifurcation.

Lorsqu'une voie ferrée est établie sur une voie publique, l'exploitant est tenu de prendre à ses frais, partout où la nécessité en a été reconnue par le secrétaire d'Etat, en égard au mode d'exploitation employé, les mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité du passage des voitures et des trains sur la voie ferrée, ainsi que celles de la circulation ordinaire sur toute la voie publique suivie ou traversée par cette voie ferrée.

Lorsqu'une voie ferrée traverse à niveau sans barrières la plate-forme d'une voie pu-

blique, ou lorsqu'une voie ferrée établie sur une voie publique passe d'un côté à l'autre de cette voie en traversant la chaussée, les mesures visées à l'alinéa précédent comprennent la signalisation, dans les conditions fixées par le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la traversée à proximité immédiate de celle-ci, et, s'il y a lieu, l'annonce de l'approche des trains aux usagers de la route. Les dérogations éventuelles à cette règle devront être autorisées par le secrétaire d'Etat, même en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local.

Le secrétaire d'Etat arrête, l'exploitant entendu, la liste des passages à niveau sans barrière où il y a lieu d'annoncer l'approche des trains, et fixe le mode d'annonce à employer.

Article 16

(Non applicable aux tramways urbains.)

Les gares et leurs abords sont éclairés la nuit pendant la durée du service.

Le secrétaire d'Etat chargé des transports fixe, l'exploitant entendu, les conditions dans lesquelles les passages à niveau et les tunnels, s'il y a lieu, doivent être éclairés.

Article 17

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

Les gares, stations, haltes et bureaux d'attente auxquels est attaché du personnel permanent sont éclairés la nuit pendant la durée du service.

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

TITRE III

Du matériel employé à l'exploitation

Article 18

Les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains doivent être construits, après autorisation du secrétaire d'Etat chargé des transports, suivant les meilleurs modèles, avec des matériaux de première qualité. L'exploitant doit produire, à l'appui de sa demande en autorisation, les plans, dessins et tous documents indiqués par le secrétaire d'Etat.

Article 19

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

Chemins de Fer et Tramways

Article 20

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

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

Les documents mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus sont présentés, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent décret.

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

Article 21

Les locomotives et autres véhicules moteurs ne peuvent être mis en service qu'après établissement d'un procès-verbal de réception signé par le directeur de l'administration exploitante, ou son délégué, et dont un exemplaire est remis au service technique de la direction générale des transports pour les chemins de fer d'intérêt général, au service du contrôle pour les chemins de fer d'intérêt local. Ce procès-verbal doit constater que l'engin est conforme aux conditions du cahier des charges relatif à sa fourniture, et qu'il a satisfait à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Lorsqu'il s'agit du premier engin d'une série ou de modifications importantes au type d'une série, l'exploitant fait connaître, en temps opportun, au service technique de la direction générale des transports pour les chemins de fer d'intérêt général, au service du contrôle pour les chemins de fer d'intérêt local, la date à laquelle doivent avoir lieu les opérations de réception des engins moteurs, afin de permettre à des représentants du dit service d'y assister.

Article 22

Les locomotives doivent être pourvues, sauf exception autorisée par le secrétaire d'Etat chargé des transports, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustible tombant dans la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

Article 23

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

Les voitures motrices sont pourvues de chasse-corps ou de ramasse-corps.

Ces appareils doivent satisfaire aux conditions générales d'établissement et de fonctionnement déterminées par le secrétaire d'Etat chargé des transports, et être d'un modèle agréé par le service du contrôle. Ils doivent être maintenus en bon état de fonctionnement.

Article 24

Les voitures destinées au transport des voyageurs doivent être commodes et présenter les dispositions que le secrétaire d'Etat juge nécessaires pour la sécurité des voyageurs.

Le secrétaire d'Etat chargé des transports détermine, l'exploitant entendu, les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur.

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

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

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

Article 25

Les véhicules mus par un moteur à explosion ou à compression, ainsi que les véhicules comportant un chauffage autonome à feu nu, doivent être munis de moyens efficaces de lutte contre l'incendie.

Article 26

Toute voiture à voyageurs ne peut être mise en service qu'après établissement d'un procès-verbal de réception signé par le directeur de l'administration exploitante ou son délégué, et dont un exemplaire est adressé au service technique de la direction générale des transports pour les chemins de fer d'intérêt général, au service du contrôle pour les chemins de fer d'intérêt local. Ce procès-verbal doit constater que le véhicule est conforme aux conditions du cahier des

Chemins de Fer et Tramways

charges de sa fourniture, et qu'il a satisfait aux prescriptions des règlements en vigueur.

Lorsqu'il s'agit du premier véhicule d'une série ou de modifications importantes au type de cette série, la compagnie fait connaître, en temps opportun, au service technique de la direction générale des transports pour les chemins de fer d'intérêt général, au service du contrôle pour les chemins de fer d'intérêt local, la date à laquelle doivent avoir lieu les opérations de réception des véhicules à voyageurs, afin de permettre à des représentants du dit service d'y assister.

Article 27

Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce doivent porter :

1° La désignation, en toutes lettres ou par initiales, du chemin de fer auquel ils appartiennent ;

2° Un numéro d'ordre.

Les voitures de voyageurs portent, en outre, l'indication de la classe des compartiments. Ces diverses indications sont placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.

Article 28

Les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce, et tout le matériel d'exploitation, sont constamment maintenus en bon état d'entretien.

En cas d'insuffisance d'entretien, le secrétaire d'Etat prescrit, l'exploitant entendu, les dispositions qu'il juge nécessaires pour la sécurité ou l'hygiène publique.

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

TITRE IV

De la composition des trains

Article 29

Tout train ordinaire de voyageurs doit contenir, en nombre suffisant, des voitures de chacune des classes prévues dans ce train, à moins d'une autorisation spéciale du secrétaire d'Etat chargé des transports.

Le maximum du nombre des véhicules des trains de voyageurs est fixé, sur la proposition de l'exploitant, par le secrétaire d'Etat.

Article 30

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

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

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

Article 31

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

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

Quand il y a, dans un train, plusieurs agents concourant à la sécurité, d'un d'eux doit avoir autorité sur les autres.

Article 32

Chaque train doit être muni de moyens de freinage conformément aux règles fixées par le secrétaire d'Etat chargé des transports, l'exploitant entendu, les freins des véhicules étant actionnés, soit par le mécanicien à l'aide du frein continu, soit directement par des gardes-freins.

Article 33

Les règles de composition des trains (nombre et place des machines, véhicules ne portant pas de voyageurs, règles d'homogénéité, etc.), sont déterminées par le secrétaire d'Etat chargé des transports, l'exploitant entendu.

Chemins de Fer et Tramways

Article 34

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, l'exploitant entendu, arrête les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.), et des matières infectes ; il détermine, notamment, les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

Article 35

(Non applicable aux tramways urbains.)

Le conducteur de tête et, sauf les exceptions autorisées par le secrétaire d'Etat, les gardes-freins sont mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme au moyen d'un dispositif autorisé par le secrétaire d'Etat chargé des transports, sur la proposition de l'exploitant.

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

Article 36

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

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

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

Article 37

(Non applicable aux tramways urbains.)

Pendant la nuit et pendant le jour au passage des souterrains désignés par le secrétaire d'Etat chargé des transports, les fanaux des trains doivent être allumés et les voitures destinées aux voyageurs éclairées intérieurement.

Ces voitures doivent être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le secrétaire d'Etat.

En cas d'insuffisance des mesures adoptées par l'exploitant pour l'éclairage ou le chauffage des trains et voitures, le secrétaire d'Etat prescrit, l'exploitant entendu, les dispositions qu'il juge nécessaires.

Tout train transportant des voyageurs est muni, sauf exception autorisée par le secrétaire d'Etat, d'une boîte de secours dont la composition est approuvée par le secrétaire d'Etat.

Article 38

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

Les voitures destinées aux voyageurs doivent être éclairées intérieurement ; l'étage supérieur doit être également, lorsqu'il est couvert et abrité, si le préfet le requiert.

Ces voitures doivent être chauffées, si le préfet le requiert, pendant la période fixée par lui, sur la proposition du service de contrôle, l'exploitant entendu, sauf stipulation contraire du cahier des charges.

TITRE V

De la circulation des trains

Article 39

(Non applicable aux tramways urbains.)

La vérification du bon état des machines, tenders et véhicules d'un train est fait avant le départ dans les conditions fixées par les règlements de l'administration exploitante.

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

Les portières extérieures ouvertes du côté où se fait le service du train doivent être fermées au moment de la mise en marche.

Article 40

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

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

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

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

Article 41

(Non applicable aux tramways urbains.)

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

Toutefois, pour l'arrivée des trains et pour le départ de ceux qui ne transportent pas de voyageurs, il peut être dérogé à cette règle dans les conditions prévues par le règlement homologué de l'administration exploitante.

Les mesures propres à maintenir entre les trains qui se suivent l'intervalle nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation sont déterminées par le secrétaire d'Etat, l'exploitant entendu.

Des signaux sont placés à l'entrée des gares, dans les gares et sur la voie, par-

Chemins de Fer et Tramways

tout où cela est jugé utile pour faire connaître aux mécaniciens s'ils doivent arrêter ou ralentir leur marche.

En cas d'insuffisance des signaux établis par l'exploitant, le secrétaire d'Etat prescrit, l'exploitant entendu, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

Article 42

Sauf le cas de force majeure, de réparation de la voie ou de nécessité de service précisée par un ordre écrit, les trains ne doivent s'arrêter qu'aux gares ou aux points de stationnement autorisés.

Les voies affectées à la circulation des trains doivent être couvertes par des signaux, ainsi qu'il est dit à l'article 47 ci-après, dans les cas où il y a nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons.

Article 43

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

Le préfet peut autoriser, sur la demande de la compagnie et sur la proposition du service du contrôle, l'arrêt de certains trains pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur des points de la voie ferrée situés en dehors des gares, stations ou haltes. La durée de l'arrêt est fixée par l'horaire.

Le préfet détermine les dispositions à prendre pour faire connaître au public les points où les arrêts en pleine voie sont ainsi autorisés.

L'autorisation ne peut être donnée qu'à titre précaire et révocable, si ce service n'est pas prévu par le cahier des charges.

Sauf dans le cas prévu par le présent article, les trains et les machines ne peuvent stationner en dehors des gares que pendant le délai strictement nécessaire pour les besoins du service. Les machines ou les voitures isolées ne peuvent être garées sur les voies affectées à la circulation des trains.

Article 44

Le secrétaire d'Etat chargé des transports détermine, l'exploitant entendu, la vitesse maximum des trains de toute nature sur les diverses parties de chaque ligne et les mesures spéciales de précaution à prendre pour la circulation des trains sur les parties de lignes qui offriraient un danger particulier.

Article 45

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

Le maximum de la longueur des trains est fixé par le cahier des charges.

La machine et le tender doivent être munis d'un frein pouvant être manœuvré à la main. L'ensemble de leurs moyens de freinage doit être assez puissant pour que, lancés à une vitesse de 20 kilomètres à l'heure, sur des rails secs et propres et sur une voie en palier, ces véhicules puissent être arrêtés sur un espace de 20 mètres au plus, à partir du moment où le serrage a été ordonné.

Une sablière ou tout autre dispositif, agréé par le préfet, sur la proposition de la compagnie et l'avis du service du contrôle, pour augmenter, en cas de besoin, l'adhérence des roues motrices sur les rails, doit être à la disposition du mécanicien et constamment entretenu en bon état de fonctionnement.

L'ensemble des moyens de freinage de chaque train doit être assez puissant pour permettre l'arrêt dans les conditions prescrites pour les machines isolées au deuxième paragraphe du présent article.

Le préfet, après avis du service du contrôle et la compagnie entendue, peut imposer les conditions spéciales de freinage qui sont reconnues nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, pour les trains de voyageur et les trains de marchandises. Il peut notamment prescrire l'emploi de freins continus ou automatiques.

Sur les tramways urbains, chaque voiture sans exception est munie de freins.

Le frein continu et automatique est obligatoire sur tout convoi admis à circuler à une vitesse supérieure à 25 kilomètres à l'heure. Cette vitesse de 25 kilomètres à l'heure doit s'entendre de la vitesse autorisée sur les sections en palier ; sur les sections comportant des déclivités, cette vitesse limite devra être réduite à la valeur permettant d'obtenir l'arrêt du convoi sur une distance égale à la distance parcourue en palier à la vitesse de 25 kilomètres à l'heure.

Sur les sections comportant des déclivités supérieures à 60 millimètres par mètre, le frein continu et automatique est obligatoire, quelle que soit la vitesse autorisée.

La dispense de l'emploi du frein automatique peut être accordée par le secrétaire d'Etat chargé des transports pour le matériel appelé à circuler sur des sections dont la déclivité maximum reste comprise entre 20 et 40 millimètres par mètre, et par le préfet, sur avis conforme du service du contrôle, lorsque cette déclivité maximum ne dépasse pas 20 millimètres par mètre.

Les délais de mise en vigueur des dispositions ci-dessus concernant l'emploi du frein continu et automatique seront fixés par arrêté du secrétaire d'Etat chargé des transports.

Chemins de Fer et Tramways.

Article 46

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

Ces agents sont pourvus, le jour et la nuit, des signaux prévus par les règlements.

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

En cas d'insuffisance, le secrétaire d'Etat chargé des transports règle, l'exploitant entendu, le nombre des agents de ces diverses catégories.

Article 47

(Non applicable aux tramways urbains.)

Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée, s'arrête accidentellement sur la voie, des mesures de protection sont prises dans les conditions déterminées par les règlements homologués de l'administration exploitante.

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

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

Article 48

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

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

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

Le fanal avant inférieur est à feu blanc. Sur les locomotives à vapeur, il porte un feu assez puissant pour éclairer une zone de 20 mètres dans les conditions atmosphériques ordinaires. Sur les autres machines, il doit pouvoir donner à volonté :

a) L'éclairage de position, utilisable lorsque le véhicule est en stationnement ou circule dans les voies pourvues d'un éclairage public ;

b) L'éclairage de pleine marche, permettant de voir distinctement un obstacle sombre à 100 mètres dans les conditions atmosphériques ordinaires ;

c) L'éclairage non aveuglant pour les usagers de la route, laissant toutefois subsister une puissance suffisante pour éclairer efficacement la voie ferrée.

Le secrétaire d'Etat chargé des transports détermine par arrêté les conditions auxquelles doivent répondre les dispositifs réalisant les trois éclairages du feu blanc. Il approuve les types correspondant à ces conditions. Les types approuvés peuvent seuls être employés.

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque la forme ou les dimensions du matériel ne permettront pas de satisfaire aux conditions imposées par le second alinéa du présent article, le secrétaire d'Etat (ou le préfet agissant en vertu d'une délégation expresse) pourra accorder des dérogations portant sur la hauteur d'installation du feu blanc, l'écartement minimum des deux feux avant et leur montage sur une même verticale. Pour les tramways urbains, ces dérogations pourront porter également sur l'installation du fanal supérieur à feu orangé lorsque les véhicules seront pourvus de plaques ou de girouettes lumineuses. Ces diverses dérogations ne seront accordées que dans la mesure où elles ne s'opposent pas à l'obtention d'un ensemble lumineux à feu blanc et orangé annonçant sans ambiguïté le passage des véhicules sur voie ferrée.

Chemins de Fer et Tramways

Les délais de mise en vigueur des prescriptions du présent article sont fixés par arrêté du secrétaire d'Etat chargé des transports.

Article 49

Lorsque les travaux de réparation effectués sur une voie sont de nature à en altérer momentanément la stabilité, ils doivent être protégés dans les conditions prescrites par les règlements homologués de l'administration exploitante.

Article 50

(Non applicable aux tramways urbains.)

L'exploitant est tenu de faire connaître au secrétaire d'Etat chargé des transports le système de signaux qu'il a adopté ou qu'il se propose d'adopter, pour les cas prévus par le présent titre.

Le secrétaire d'Etat prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

Article 51

Pendant la marche, le mécanicien doit observer les signaux et se conformer à leurs indications. Il doit également porter son attention sur la voie et prendre, s'il aperçoit un obstacle ou quelque anomalie, les mesures prévues par les règlements homologués de l'administration exploitante.

Il surveille le fonctionnement des divers organes de sa machine dans les conditions fixées par les instructions de l'administration exploitante.

Lorsqu'une machine ou un train circule sur une voie ferrée empruntant une voie publique, le mécanicien signale l'approche du train au moyen d'un appareil sonore du type déterminé par le secrétaire d'Etat chargé des transports.

Les machines circulant sur les voies ferrées occupant des voies publiques ne doivent répandre sur celles-ci ni escarbilles, ni cendres, ni eau, ni huile, ni graisse.

Il est expressément interdit d'effectuer le nettoyage des grilles sur la voie publique.

Article 52

(Non applicable aux tramways urbains.)

Les mesures de précaution à observer par le mécanicien aux approches et au passage des bifurcations, embranchements ou traversées de voies sont fixées par les règlements homologués de l'administration exploitante.

Aux points de bifurcation, des signaux doivent indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

A l'approche des gares où le train doit s'arrêter, le mécanicien prend les dispositions convenables pour que le train ne dépasse pas le point où les voyageurs doivent descendre.

Article 53

L'emploi du sifflet par le mécanicien comme moyen d'avertissement est obligatoire dans les cas fixés par les règlements homologués de l'administration exploitante.

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

Le sifflet peut être remplacé par un autre signal acoustique approuvé par le secrétaire d'Etat chargé des transports.

Article 54

Aucune personne autre que les agents chargés de la conduite de la locomotive ne peut monter sur cette dernière ou sur le tender, à moins d'autorisation résultant des règlements homologués de l'administration exploitante ou d'une permission spéciale et écrite du directeur ou de son délégué.

Sont exceptés de cette interdiction les fonctionnaires et agents du service technique et du service de la main-d'œuvre de la direction générale des transports.

Les dispositions ci-dessus ne sont applicables, dans les automotrices, qu'à la plateforme occupée par le mécanicien.

Article 55

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

Article 56

Il y a constamment, aux lieux de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train doit, d'autre part, être muni des outiles les plus indispensables.

Article 57

Aux gares importantes et aux gares de bifurcation, il est tenu des registres sur lesquels sont mentionnés les retards des trains excédant des limites déterminées par le secrétaire d'Etat. Ces registres indiquent la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leurs parcours, le numéro des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard.

Ils sont présentés, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent décret.

L'exploitant est tenu de prendre les mesures nécessaires pour que tout retard excédant les limites déterminées par le secrétaire d'Etat soit, dans les moindres délais, porté à la connaissance du public dans les gares et stations pourvues d'un personnel permanent.

Chemins de Fer et Tramways

Les dispositions qui précèdent ne sont appliquées sur les voies ferrées d'intérêt local que dans la mesure où les conditions d'établissement et d'exploitation le permettent, et où cette application aura été prescrite par le préfet, l'exploitant entendu. Elles peuvent n'être appliquées que dans les cas d'interruption momentanée du service.

Article 58

Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature sont soumis à l'approbation du secrétaire d'Etat chargé des transports. A cet effet, ayant leur mise en vigueur, et dans les délais prescrits par le secrétaire d'Etat, l'administration exploitante les lui communique, ainsi qu'aux services de la direction générale des transports, et aux fonctionnaires désignés par lui.

Si, à la date annoncée pour la mise en vigueur des nouveaux horaires, le secrétaire d'Etat n'a pas notifié son opposition, ces horaires peuvent être appliqués à titre provisoire.

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

Les horaires des trains transportant des voyageurs sont portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, par des affiches ou livrets placés dans les gares.

Article 59

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

Le cahier des charges des tramways urbains indique si les voitures doivent s'arrêter en pleine voie pour prendre et laisser des voyageurs, soit sur tous les points du parcours, soit en des points à déterminer par le préfet sur la proposition de la compagnie et l'avis du service du contrôle.

Les affiches prévues au dernier alinéa de l'article 58 ci-dessus ou les livrets qui en tiennent lieu font connaître cette circonstance au public, sans indiquer les heures de passage aux arrêts en pleine voie.

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

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

Le préfet peut, sur la proposition du service du contrôle et la compagnie entendue, fixer le maximum de la vitesse des trains sur les diverses sections de la ligne, dans les limites prévues par le cahier des charges.

TITRE VI

De la perception des taxes et des frais accessoires

Article 60

Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue qu'après accomplissement des formalités prescrites par les lois, décrets, cahiers des charges et tous textes réglementaires.

Article 61

(Applicable seulement aux chemins de fer secondaires d'intérêt général et aux voies ferrées d'intérêt local, y compris les tramways urbains.)

L'exploitant doit soumettre au secrétaire d'Etat, conformément aux prescriptions des textes rappelés à l'article précédent, ses propositions pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, et à l'égard desquels le secrétaire d'Etat est appelé à statuer.

Article 62

(Applicable seulement aux chemins de fer secondaires d'intérêt général et aux voies ferrées d'intérêt local, y compris les tramways urbains.)

L'exploitant doit soumettre à l'approbation du secrétaire d'Etat chargé des transports, dans les conditions fixées par les textes régissant sa concession, le règlement des frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et les magasins du chemin de fer et celui des taxes qui doivent être réglées annuellement.

Jusqu'à décision, les anciens tarifs continuent d'être perçus.

Article 63

Les tarifs sont tenus à la disposition du public dans les gares et stations intéressées.

Article 64

Lorsque l'exploitant veut apporter des changements à ses tarifs, il doit accomplir les formalités visées à l'article 60 ci-dessus.

Article 65

L'exploitant est tenu d'effectuer avec soin, exactitude, célérité et, sauf dispense accordée par le secrétaire d'Etat chargé des transports, sans tour de faveur, les transports de

Chemins de Fer et Tramways

marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui sont confiés.

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

Un récépissé doit être délivré à l'expéditeur s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture.

Les registres mentionnés au présent article sont présentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent décret.

TITRE VII

Police et surveillance

Article 66

La surveillance de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général est exercée, sous l'autorité du secrétaire d'Etat chargé des transports, par les services de la direction générale des transports, dans les conditions prévues par les décrets et arrêtés pris en application des articles 8 et 9 de la loi du 18 septembre 1940 réorganisant l'administration centrale du secrétariat d'Etat aux communications.

En ce qui concerne les chemins de fer secondaires d'intérêt général, ainsi que les chemins de fer miniers et industriels ouverts à un service public de voyageurs ou de marchandises, des agents de contrôle local peuvent être nommés par le secrétaire d'Etat chargé des transports, et placés sous l'autorité des chefs de service de la direction générale des transports

Article 67

Dans chaque département, les fonctions de directeur du contrôle des voies ferrées d'intérêt local sont exercées par l'ingénieur en chef du service ordinaire des ponts et chaussées. Les autres fonctionnaires et agents chargés d'assurer ce contrôle sont nommés par le préfet, sous l'autorité du secrétaire d'Etat chargé des transports, et choisis parmi les fonctionnaires et agents du service ordinaire des ponts et chaussées ou du service des mines.

Des arrêtés préfectoraux fixent les bases de l'organisation du contrôle des voies ferrées d'intérêt local. Ces arrêtés sont soumis à l'approbation du secrétaire d'Etat chargé des transports.

Les attributions de l'inspection générale du contrôle des voies ferrées d'intérêt local sont fixées par arrêté du secrétaire d'Etat chargé des transports.

Article 68

Les services du contrôle des voies ferrées d'intérêt local ont pour mission de veiller d'une manière générale à l'exécution des lois et règlements concernant ces voies, ainsi que des conventions et cahiers des charges, et notamment :

1° En ce qui concerne la construction et l'entretien :

De veiller à l'exécution des dispositions prescrites par le cahier des charges et de celles qui résultent des projets approuvés ;

2° En ce qui concerne l'exploitation commerciale :

De s'assurer que la compagnie se conforme aux dispositions des règlements et des tarifs pour la perception des taxes, ainsi que pour la réception et l'enregistrement des colis, de leur transport et leur remise aux destinataires ;

De veiller à l'exécution des mesures prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre ;

De vérifier les conditions des traités passés par les compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau en correspondance avec la voie ferrée ;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises, les dépenses d'entretien et d'exploitation et les recettes ;

3° En ce qui concerne l'exploitation technique :

De vérifier l'état de la voie, des terrassements, des ouvrages d'art, du matériel roulant et des installations faites par la compagnie pour la production et la transmission de l'énergie ;

De veiller à l'exécution des mesures prescrites dans l'intérêt de la sûreté de l'exploitation ;

4° En ce qui concerne la police :

De surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, la propreté des voitures à voyageurs et des locaux affectés au public, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée ;

De veiller à l'observation, tant par le public que par la compagnie, de ceux des règlements relatifs aux voies publiques empruntées par la voie ferrée qui intéressent le service de celle-ci.

Article 69

Les exploitants sont tenus de présenter, à toute réquisition, aux chefs de service de la direction générale des transports ou à leurs

Chemins de Fer et Tramways

délégués, leurs registres et pièces de dépenses et de recettes, leurs circulaires et ordres de service, les traités passés avec d'autres entreprises de transport et, en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée aux services de contrôle.

Article 70

Les exploitants sont tenus de fournir des locaux convenables aux inspecteurs des transports du service technique de la direction générale des transports dans les conditions fixées par le secrétaire d'Etat en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général.

Les compagnies de voies ferrées d'intérêt local sont tenues de fournir des locaux convenables aux agents du service de contrôle dont la présence permanente sur la ligne est nécessaire.

Article 71

Toutes les fois qu'il arrive un accident sur un chemin de fer d'intérêt général ou sur ses dépendances, il en est fait immédiatement déclaration par l'exploitant ou par ses agents à l'ingénieur intéressé du service technique de la direction générale des transports.

Lorsque l'accident présente une certaine gravité, l'exploitant avise, en outre, par les voies les plus rapides, le secrétaire d'Etat chargé des transports, ainsi que les autorités et personnalités dont la liste est arrêtée par le secrétaire d'Etat.

S'il s'agit d'une voie ferrée d'intérêt local, la déclaration est faite au chef du service de contrôle, l'avis est envoyé au préfet si l'accident présente une certaine gravité.

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

Article 72

Les exploitants doivent soumettre leurs règlements relatifs au service à l'approbation du secrétaire d'Etat chargé des transports, qui prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

Article 73

Il est défendu à toute personne :

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

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

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

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

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

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

Article 74

Il est interdit aux voyageurs :

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

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

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

4° De monter dans les voitures en surnombre des places indiquées en conformité de l'article 24 du présent règlement ;

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

Chemins de Fer et Tramways

arrêts à ce destinés et lorsque le train n'est pas complètement arrêté ;

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

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

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

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

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

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

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

Article 75

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

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

Article 76

Lorsqu'une voie ferrée est établie sur une voie publique ou traverse à niveau, la plateforme ou seulement la chaussée d'une voie publique, tout piéton, cavalier ou conduc-

teur de véhicule doit, à l'approche d'une voiture ou d'un train appartenant au service de la voie ferrée, dégager immédiatement cette voie et s'en écarter de manière à livrer passage au matériel qui y circule.

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

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

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

Article 77

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

L'entrée des voitures est interdite, à toutes personnes portant des armes à feu chargées, des matières qui, par leur nature, leur quantité ou l'insuffisance de leur emballage, peuvent être la source de dangers, ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

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

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

Article 78

Les personnes qui veulent expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 34 doivent les déclarer au moment où elles les apportent dans les gares du chemin de fer.

Article 79

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

Toutefois, l'administration exploitante peut placer dans des compartiments spé-

Chemins de Fer et Tramways

ciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés.

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

Le transport des chiens dans les fourgons ne peut avoir lieu que si ces animaux sont muselés ou enfermés dans des caisses présentant des garanties jugées suffisantes.

Article 80

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

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

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

TITRE VIII

Dispositions diverses

Article 81

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le secrétaire d'Etat chargé des transports doit statuer sur la proposition de l'exploitant, celui-ci est tenu de lui soumettre cette proposition dans le délai fixé, faute de quoi le secrétaire d'Etat pourra statuer directement.

Si le secrétaire d'Etat estime qu'il y a lieu de modifier la proposition, il doit, sauf le cas d'urgence, entendre l'exploitant avant de prendre les modifications.

Article 82

(Non applicable aux tramways urbains.)

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

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

En ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, la mise en demeure est adressée et les mesures à prendre sont arrêtées, s'il y a lieu, par le secrétaire d'Etat sur la proposition du préfet et sur le rapport du service du contrôle de ces voies relevant directement du secrétaire d'Etat.

Article 83

(Applicable seulement aux tramways urbains.)

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

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

Article 84

(Non applicable aux tramways urbains.)

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

Article 85

Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne peut être admis à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département et, dans les trains, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du secrétaire d'Etat chargé des transports.

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

Article 86

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

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

Chemins de Fer et Tramways

Article 87

Le secrétaire d'Etat détermine, l'exploitant entendu, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il juge nécessaires à la sécurité de l'exploitation.

Article 88

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

Article 89

Nul ne peut être affecté à un poste quelconque intéressant le service du chemin de fer s'il n'a été reconnu apte à cette fonction dans les conditions fixées par les règlements de service de l'exploitant.

Article 90

Il est tenu, dans chaque gare, un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à formuler soit contre l'administration exploitante, soit contre ses agents. Ce registre est présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte a été inscrite sur le registre, le chef de gare doit en envoyer copie à l'ingénieur intéressé du service technique de la direction générale des transports, en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général ou au chef de service du contrôle en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local.

Article 91

Les registres mentionnés aux articles 20, 57 et 90 du présent décret sont cotés et paraphés par le directeur de l'administration exploitante ou son délégué.

Article 92

Les principales dispositions du présent décret sont affichées par les soins de l'exploitant, dans les gares importantes.

Des extraits, contenant les prescriptions à observer par les voyageurs pendant le trajet, sont placés dans les compartiments ou dans les couloirs des voitures.

Article 93

Sont constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 13 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions du présent décret aux décisions prises par le secrétaire d'Etat chargé des transports et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les préfets, pour l'exécution du dit décret.

Article 94

Les attributions données aux préfets dans les départements par le présent décret sont exercées dans l'étendue du département de la Seine par le préfet de la Seine.

Toutefois, elles sont exercées par le préfet de police, dans l'étendue de son ressort, en ce qui concerne l'ordre d'admission des voyageurs dans les voitures, la surcharge, la police des gares, quais et stations, les objets trouvés.

En outre, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, le préfet de police, dans l'étendue de son ressort, donne son avis sur toutes les questions de police proprement dites touchant, d'une part, à la liberté, à la commodité, à la sûreté de la circulation ; d'autre part, à la sécurité des voyageurs, ainsi qu'à l'ordre public. Il est notamment consulté sur le système de traction, la composition des trains, la vitesse des véhicules, le modèle des voitures à adopter, le nombre de places dans les voitures ; sur l'établissement des bureaux et abris, la fixation des itinéraires, des points d'arrêt et des terminus ; sur les conditions de nomination des chefs de station, contrôleurs, machinistes, chauffeurs, chefs de train, receveurs et agents assermentés.

Article 95

Est abrogé le décret du 11 septembre 1939 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Article 96

Restent applicables à titre transitoire :

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

2^o Aux voies ferrées d'intérêt local concédées sous le régime du décret du 16 juillet 1907, les articles 1^{er} à 15, 17 et 18 du titre I^{er} (construction), 63 à 65, 69 à 72 et 74 du titre VIII (conditions imposées à toutes les concessions) de ce décret.

Les mêmes articles restent applicables aux embranchements et prolongements des voies ferrées mentionnées sous les nos 1^o et 2^o ci-dessus, concédés postérieurement à la publication du décret du 11 novembre 1917, et soumis au cahier des charges antérieurement approuvé pour les réseaux auxquels ils se raccordent.

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

Nos publications récentes :

<i>Dommages de guerre</i> : 1° Code des Dommages de guerre.....	8 fr.
2° Lois et décrets complétant le Code des D. de guerre (2° éd.).....	10 fr.
<i>Recueil des Lois et Décrets concernant le paiement des sommes au-dessus de 3,000 francs</i>	3 50
<i>Conditions d'application du Code de la Famille aux fonctionnaires et aux agents de l'État</i> :	
1° Mère au foyer (5 fr.). 2° Salaire unique (6 fr.). 3° Retraités	8 fr.
<i>Successions</i> : 1° Réforme (5 fr.); 2° Conditions d'application.....	6 fr.
<i>Guide du Commerce</i>	8 fr.
<i>Recueil des Lois concernant la réforme de la législation sur les sociétés</i>	4 fr.
<i>Octroi</i> . — Réglementation. — Tarifs.....	10 fr.
<i>Code des prix</i> (Loi 21 octobre 1940), 2 ^{me} édition mise à jour.....	6 fr.
<i>Prix</i> . — Régime des taux de marque. Conditions d'homologation.....	10 fr.
<i>Fixation des prix</i> . Services. Produits régionaux. Majoration ou fixation. Industries mécaniques et électriques.....	12 fr.
<i>Importation</i> . Conditions de fixation des prix des produits importés.....	8 fr.
<i>Importations</i> . Fixation des prix des produits importés de l'Empire et de l'Étranger.....	12 fr.
<i>Prix</i> . — Ravitaillement et législation de guerre (<i>Recueil de jugements en matière de</i>).....	10 fr.
<i>Prix</i> . — Répartition. Travail (<i>Recueil de jugements</i>).....	10 fr.
<i>Ravitaillement</i> . — Organisation, cadre national, régional et départemental.....	7 fr.
<i>Impôts et Taxes</i> (Jurisprudence).....	10 fr.
<i>Code général des impôts directs</i> (Loi 13 janvier 1941).....	15 fr.
<i>Code fiscal des valeurs mobilières</i>	15 fr.
<i>Code de la taxe à la production</i>	15 fr.
<i>Code du vin</i> (2 ^{me} édition).....	17 fr.
<i>Vins</i> . Réglementation. Prix.....	8 fr.
<i>Code fiscal des spectacles</i>	7 fr.
<i>Contribution foncière</i>	7 fr.
<i>Comptables</i> . Statut. Conditions d'accès à la profession.....	10 fr.
<i>Code des combustibles</i> . — Répartition. Prix.....	8 fr.
<i>Recueil des Lois fiscales</i> (juin 1940-février 1941).....	6 fr.
<i>Taux des péages perçus par la Chambre de Commerce de Marseille</i>	10 fr.
<i>Règlements du Bureau national de répartition du bétail, de la viande et des produits dérivés</i>	7 fr.
<i>Produits laitiers</i> . — Fromages. Conditions de fabrication et de vente.....	8 fr.
<i>Graines, semences et plants</i>	8 fr.
<i>Aliments du Bétail</i> . — Réglementation.....	6 fr.
<i>Poisson</i> . — Réglementation. Répartition. Prix.....	7 fr.
<i>Pêche</i> . — Statut. Classement des cours d'eau.....	8 fr.
<i>La Retraite des Vieux</i>	3 fr.
<i>Articles Textiles</i> . (Réglementation et nouveaux barèmes).....	8 fr.
<i>Textiles</i> . Approvisionnement. Comptes de points. Interdictions d'emploi.....	8 fr.
<i>Chaussures</i> . Conditions de fabrication et de vente.....	10 fr.
<i>De la protection contre l'incendie des bâtiments ou locaux recevant du public</i>	8 fr.
<i>Code des métaux non ferreux et métaux précieux</i> . Réglementation. Interdictions d'emploi.....	12 fr.
<i>Fers, Fontes, Aciers</i> . Codification de la réglementation. Interdictions d'emploi. — 2° éd.....	8 fr.
<i>Constructions industrielles, Machines</i> . Interdiction d'emploi des métaux non ferreux.....	10 fr.
<i>Monnaie-Matière</i> (Fers, Fontes, Aciers).....	8 fr.
<i>Code du Bois</i> . — Codification du prix des produits des exploitations forestières et des scieries.....	15 fr.
<i>Bois</i> . — Règlements de répartition des bois et des produits du bois.....	8 fr.
<i>Du divorce et de la séparation de corps</i>	3 50
<i>Statut des Juifs</i> . — Législation française et allemande. — Gestion des entreprises.....	10 fr.
<i>Statut des Juifs</i> (<i>Recueil de jugements relatifs à l'application du</i>).....	10 fr.
<i>Juifs</i> . Conditions d'accès des Juifs à l'enseignement supérieur et aux professions libérales.....	6 fr.
<i>Israélites</i> . Entreprises, biens et valeurs.....	8 fr.
<i>Condition des Juifs</i> . Modifications au statut. Capitaux, Administrateurs, etc.....	10 fr.
<i>Baux à loyers</i> (Décret du 26 sept. 1939 mis à jour des modifications postérieures).....	6 fr.
<i>Baux à loyers</i> (Jurisprudence de guerre): Livraison n° 1, 10 fr.; Livraison n° 2.....	8 fr.
<i>Communications interzones</i> . Conditions de franchissement de la ligne de démarcation.....	3 fr.
<i>Code des restaurants</i>	6 fr.
Réforme de l'Enseignement :	
<i>Enseignement primaire élémentaire</i> (8 fr.). — <i>Enseignement primaire supérieur</i>	8 fr.
<i>Enseignement primaire élémentaire</i> : Conditions d'application de la réforme.....	10 fr.
<i>Formation des instituteurs</i> (10 fr.). — <i>Elèves instituteurs et Collèges</i>	10 fr.
<i>Enseign. secondaire et Bourses</i> (10 fr.). — <i>Programmes de l'Enseignement secondaire</i>	10 fr.
<i>Statut des fonctionnaires</i>	8 fr.
<i>Frais de justice</i>	10 fr.
<i>Charte du travail</i> . Organisation sociale des professions.....	5 fr.
<i>Tarifs postaux, télégraphiques et téléphoniques</i> (édition 1942).....	4 fr.
<i>Pensions militaires</i> . Invalidité. Décès.....	8 fr.
<i>Evaluation des incapacités en matière d'accidents du travail</i> (éd. 1941 Métall., 20 fr.), éd. 1942.....	20 fr.
<i>Responsabilité civile</i> . Evaluation des incapacités.....	20 fr.
<i>Produits chimiques</i> . Codification de la réglementation (Déc. F 31).....	10 fr.
<i>Papier et carton</i> . Codification de la réglementation (Déc. H 21).....	10 fr.
<i>Assurances sociales</i> . Réforme du 6 janv. 1942. Conditions d'application.....	5 fr.
<i>Savon et Produits à base de savon</i> . Fabrication. Vente. Ravitaillement.....	8 fr.
<i>Automobiles</i> . Barèmes des prix des véhicules industriels d'occasion.....	8 fr.
<i>Code des pneus</i>	8 fr.
<i>Gazogènes</i> . Prix.....	10 fr.
<i>Légumes</i> . Saison 1942-1943. Barème des prix par quinzaine.....	10 fr.
<i>Pharmaciens</i> . Statut.....	8 fr.
<i>Chemins de fer et Tramways</i> . Police. Sûreté. Exploitation.....	10 fr.
Recueil des Lois Usuelles (2 ^{me} semestre 1940), un fort volume complété par des tables.....	45 fr.
Recueil des Lois Usuelles (année 1941, 3.500 pages), 3 vol. à 65 fr. l'un.....	195 fr.

Recueil des Sommaires de la Jurisprudence Française et Recueil des Lois Usuelles réunis

Ce Recueil, paraissant plusieurs fois par mois, publie, sous un classement supprimant les recherches, tous les mois un fascicule de sommaires de jurisprudence et plusieurs fois par mois, et au moins trois fois, sous le même classement, un fascicule contenant toute la législation y compris les décisions des répartiteurs, les circulaires importantes des principales administrations et les arrêtés de fixation de prix.

Les fascicules de législation — sous le seul titre de « Recueil des Lois Usuelles » — se trouvent chez tous les dépositaires des Messageries Hachette (10 francs), les fascicules de jurisprudence étant réservés aux abonnés.

Abonnements : 150 francs par an (Arrêté du 10 mars 1942)

Revue générale des Accidents du Travail des Assurances Sociales et des Allocations Familiales

(Publication mensuelle)

Cette revue publie, dans chaque numéro, sur chacune des matières susdites, des articles de doctrine, de la jurisprudence, et TOUTES les lois et autres dispositions législatives ou réglementaires, ainsi que les circulaires interprétatives de l'administration.

Prix de l'abonnement : 70 francs par an (Arrêté du 10 mars 1942)

Mise à jour des Codes

CODE CIVIL. — CODE DE PROCEDURE CIVILE. — CODE PENAL.
— CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE. — CODE DE COMMERCE.
— CODE DU TRAVAIL. — CODE GENERAL DES IMPOTS DIRECTS.
— CODE DES VALEURS MOBILIERES. — CODE DES PRIX. — CODE
DU VIN. — CODE FISCAL DES TAXES A LA PRODUCTION. —
CODE DES DOMMAGES DE GUERRE.

Cette publication, éditée sur papier pelure imprimé sur une seule face, permet la tenue à jour des codes énumérés ci-dessus. (Abonnements 15 fr. par an).

Les abonnements aux périodiques sus-dits sont à souscrire, 1, rue des Capucins, à Cahors (Lot), ou 143, avenue de Suffren à Paris, par versement, C.C.P. « Recueil des Sommaires ». Toulouse 14-190, ou par chèque bancaire ou mandat.
