

Annexe 2 : Loi des 11-12 juin 1880. Chemins de fer d'intérêt local, Tramways



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/2096>

DOI : 10.4000/rhcf.2096

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 2 mai 2002

Pagination : 412-420

ISBN : 00996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

« Annexe 2 : Loi des 11-12 juin 1880. Chemins de fer d'intérêt local, Tramways », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 24-25 | 2002, mis en ligne le 28 avril 2015, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2096> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.2096>

Ce document a été généré automatiquement le 22 avril 2022.

Tous droits réservés

Annexe 2 : Loi des 11-12 juin 1880. Chemins de fer d'intérêt local, Tramways

Daloz, *Lois, décrets et actes législatifs*, 1881, 4^e partie, fac-simile des pages 21-24

<p>(1) <i>Sénat</i>. — Présentation d'un projet de loi relatif au chemin de fer d'intérêt local, le 29 avr. 1878. Exposé des motifs (<i>Journ. off.</i> du 12 mai, annexe n° 226). Rapport de M. Labiche, le 21 nov. 1878 (<i>Journ. off.</i> du 8 décembre, annexe n° 420). Première délibération le 2 décembre, deuxième délibération et adoption le 12 décembre (<i>Journ. off.</i> des 3 et 13 décembre). Présentation d'un projet de loi relatif aux voies ferrées établies sur les voies publiques, le 29 avr. 1878. Exposé des motifs (<i>Journ. off.</i> du 11 mai, annexe n° 227). Rapport de M. Herold, le 16 déc. 1878 (<i>Journ. off.</i> des 27 et 28 janv. 1879, annexe n° 538). Première délibération le 28 janv. 1879, deuxième délibération les 20, 22 et 27 févr., 4 et 7 mars, adoption le 7 mars (<i>Journ. off.</i> des 29 janvier, 21, 23, 25 février, 5 et 8 mars).</p> <p><i>Chambre des députés</i>. — Présentation des deux projets de loi adoptés ci-dessus : du premier projet, le 21 janvier 1879 (<i>Journ. off.</i> du 31 janvier, annexe n° 1069); du second, le 13 mars 1879 (<i>Journ. off.</i> du</p>	<p>29 mars, annexe n° 1226). Rapport de M. René Brice, le 17 juillet, sur les deux projets réunis en un seul (<i>Journ. off.</i> du 11 août, annexe n° 1694). Rapport supplémentaire, le 16 déc. 1879 (<i>Journ. off.</i> du 8 janv. 1880, annexe n° 2110). Adoption sans discussion, le 20 déc. 1879 (<i>Journ. off.</i> du 21).</p> <p>Retour au <i>Sénat</i> du projet unique, le 24 janv. 1880 (<i>Journ. off.</i> du 18 février, annexe n° 18). Rapport de M. Labiche, le 18 mars (<i>Journ. off.</i> du 20 mai, annexe n° 165). Discussion et adoption, le 14 mai (<i>Journ. off.</i> du 15).</p> <p>Retour à la <i>Chambre des députés</i>, le 21 mai 1880 (<i>Journ. off.</i> du 30 mai, annexe n° 2631). Rapport de M. René Brice, le 31 mai (<i>Journ. off.</i> du 8 juin, annexe n° 2645). Adoption sans discussion, le 1^{er} juin (<i>Journ. off.</i> du 2).</p> <p>Les deux projets de loi relatifs, l'un aux chemins de fer d'intérêt local, l'autre aux voies ferrées établies sur les voies publiques, ont été votés séparé-</p>	<p>CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL, TRAMWAYS.</p> <p>11-12 juin 1880. — <i>Loi relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways</i> (Bull., n° 9367) (1).</p> <p>ment par le Sénat et présentés de même à la Chambre des députés. Le premier de ces projets apportait de profondes modifications à la législation existante (L. 12 juill. 1865, D. P. 65. 4. 110). Le second n'avait pas pour objet de modifier la législation, mais de la créer, en donnant aux voies ferrées établies sur les voies publiques, qui ont été désignées successivement sous le nom « de chemins de fer sur routes, chemins de fer américains et tramways », une réglementation qu'elles n'avaient jamais eue en France.</p> <p>Devant la commission de la Chambre a été soulevée tout d'abord une question préjudicielle : celle de la réunion des deux projets en un seul. Déjà cette question avait préoccupé la commission du Sénat. Les rapports constataient, en effet, que « les deux projets avaient une étroite connexité... que la réglementation des deux espèces de voies ferrées reposait sur les mêmes principes... qu'ils auraient pu être fondus en une seule loi ». Cependant la commission du Sénat n'avait pas cru devoir renoncer à la division pro-</p>
--	---	--

Daloz, *Lois, décrets et actes législatifs*, 1881, 4^e partie, fac-simile des pages 21-24

CHAP. 1^{er}. — Chemins de fer d'intérêt local.

Art. 1^{er}. L'établissement des chemins de fer d'intérêt local par les départements ou par les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés, est soumis aux dispositions suivantes (1).

2. S'il s'agit de chemins à établir par un département sur le territoire d'une ou de plusieurs communes, le conseil général arrêté, après instruction préalable par le préfet et après enquête, la direction de ces chemins, le mode et les conditions de leur 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'Etat, sauf les modifications qui seraient apportées par la convention et la loi d'approbation.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des art. 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

S'il s'agit de chemins de fer d'intérêt local à établir par une commune sur son territoire, les attributions confiées au conseil général par le paragraphe 1^{er} du présent article seront exercées par le conseil municipal, dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin de l'approbation du préfet.

Les projets de chemins de fer d'intérêt local départementaux ou communaux, ainsi arrêtés, sont soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées et du conseil d'Etat. Si le projet a été arrêté par un conseil municipal, il est accompagné de l'avis du conseil général.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi (2).

3. L'autorisation obtenue, s'il s'agit d'un chemin de fer concédé par le conseil général, le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumet les projets d'exécution au conseil général, qui statue définitivement.

Néanmoins, dans les deux mois qui suivent la délibération, le ministre des travaux

publics, sur la proposition du préfet, peut, après avoir pris l'avis du conseil général des ponts et chaussées, appeler le conseil général du département à délibérer de nouveau sur lesdits projets.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, et s'il y a désaccord entre les conseils généraux, le ministre statue.

S'il s'agit d'un chemin concédé par un conseil municipal, les attributions exercées par le conseil général, aux termes du paragraphe 1^{er} du présent article, appartiennent au conseil municipal, dont la délibération est soumise à l'approbation du préfet.

Si un chemin de fer d'intérêt local doit emprunter le sol d'une voie publique, les projets d'exécution sont précédés de l'enquête prévue par l'art. 29 de la présente loi.

Dans ce cas, sont également applicables les art. 34, 35, 37 et 38 ci-après.

Les projets de détail des ouvrages sont approuvés par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef (3).

4. L'acte de concession détermine les droits de péage et les prix de transport que le concessionnaire est autorisé à percevoir pendant toute la durée de sa concession.

5. Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le ministre des travaux publics, dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes. Elles sont homologuées par le préfet dans les autres cas.

6. L'autorité qui fait la concession a toujours le droit :

1^o D'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur des lignes concédées ou à s'y raccorder ;

2^o D'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant le paiement des droits de péage fixés par le cahier des charges, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées ;

3^o De racheter la concession aux conditions qui seront fixées par le cahier des charges ;

4^o De supprimer ou de modifier une partie du tracé lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête.

Dans ces deux derniers cas, si les droits du concessionnaire ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale formée comme il est dit au paragraphe 3 de l'art. 14 de la présente loi.

7. Le cahier des charges détermine :

1^o Les droits et les obligations du concessionnaire pendant la durée de la concession ;

2^o Les droits et les obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession ;

3^o Les cas dans lesquels l'inexécution des conditions de la concession peut entraîner la déchéance du concessionnaire, ainsi que les mesures à prendre à l'égard du concessionnaire déchu.

La déchéance est prononcée, dans tous les cas, par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

8. Aucune concession ne pourra faire obstacle à ce qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession.

9. A l'expiration de la concession, le concédant est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées, qui doivent lui être remises en bon état d'entretien.

Le cahier des charges règle les droits et les obligations du concessionnaire en ce qui concerne les autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation de la voie ferrée.

10. Toute cession totale ou partielle de la concession, la fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaire, la substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, l'élevation des tarifs au-dessus du maximum fixé, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en conseil d'Etat, rendu sur l'avis conforme du conseil général, s'il s'agit

Dalloz, Lois, décrets et actes législatifs, 1881, 4^e partie, fac-simile des pages 21-24

posée par le Gouvernement parce qu'en la conservant, il lui semblait plus facile de donner, au risque de quelques répétitions, plus de clarté à des dispositions qui sont loin d'être toujours identiques. La commission de la Chambre ne s'est pas arrêtée devant les difficultés qui avaient décidé celle du Sénat à conserver le cadre adopté par le Gouvernement.

« Elle a pensé, dit M. Emile Labiche dans son deuxième rapport au Sénat, que, sous réserve de quelques exceptions, il était possible d'établir une assimilation complète entre les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ; et elle a essayé de formuler cette réglementation unique dans un premier projet déposé le 17 juillet 1879. Mais, sur les observations de M. de Freycinet, ministre des travaux publics, la commission a reconnu que les conditions de construction et d'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways différaient essentiellement ; elle a admis la nécessité d'apporter au principe d'assimilation des exceptions beaucoup plus nombreuses et plus importantes qu'elle ne l'avait fait d'abord ; seulement, au lieu d'édictier ces distinctions en les groupant séparément, la commission a cru possible de les insérer successivement dans chacun des articles. Toutes les règles spéciales aux tramways ont donc été intercalées au milieu des règles spéciales aux chemins d'intérêt local et des règles communes aux deux espèces de voies ferrées. Cette méthode présentait, au point de vue de la clarté de la rédaction, de grandes difficultés ; aussi, malgré les études prolongées d'une commission très-complète, malgré le talent de son habile rapporteur, M. René Bricé, le but que se proposait la commission ne nous paraît pas avoir été complètement atteint ».

Dépendant la commission du Sénat a accepté le principe adopté par la Chambre, mais elle a été unanime à proposer d'en faire une application un peu différente. « Nous avons cru, continue M. Labiche, devoir renoncer à réunir dans les mêmes articles la réglementation, souvent dissimulée, des chemins de fer d'intérêt local et des voies ferrées établies sur les voies publiques que nous vous demanderons de désigner sous le nom de tramways, puisque la Chambre a adopté et que le Gouvernement a accepté cette désignation que nous avons proposée en 1878. Nous

avons reconnu qu'au lieu de suivre la méthode de la Chambre il était préférable de classer les dispositions concernant ces deux catégories de voies ferrées en deux chapitres : le premier consacré aux chemins de fer d'intérêt local et le second aux tramways. Nous avons rendu applicables à ces derniers, au moyen d'un simple renvoi à certains articles du chapitre fer, toutes les dispositions qui doivent être communes aux deux espèces de voies ferrées. En conservant ainsi les avantages de la simplification proposée par la Chambre, nous avons évité, nous l'espérons du moins, les inconvénients que pouvait présenter la réunion, dans les mêmes articles, de règles différentes pour les chemins de fer d'intérêt local et pour les tramways. Cette combinaison a nécessité la coupure de quelques articles et plusieurs changements de rédaction ayant pour objet de rendre le texte d'un certain nombre d'articles applicable aux deux catégories de voies ferrées ».

(1) Les dispositions qui suivent remplacent la loi du 12 juillet 1865 (D. P. 63, 4, 410), qui est du reste abrogée par l'art. 25 ci-après.

(2) Le § 1^{er} de l'art. 2 porte que « s'il s'agit de chemins à établir par un département sur le territoire d'une ou de plusieurs communes, le conseil général arrêté, après instruction préalable par le préfet et après enquête, la direction de ces chemins ». D'un autre côté, l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841 exige qu'une enquête administrative précède toute loi autorisant l'exécution de tous les travaux publics. Il nous semble évident qu'une seule enquête suffira pour satisfaire à la fois aux prescriptions de l'art. 2 de la loi sur les chemins de fer d'intérêt local et de l'art. 3 de la loi de 1841. Recommencer à produire à l'appui du projet de loi portant déclaration d'utilité publique une enquête nouvelle de tous points semblable à celle qui aura été ouverte pour fixer la direction, le mode et les conditions de construction des chemins à exécuter, serait une duplication inutile, cause sans raisons d'entrave et de lenteurs. Un même procès-verbal d'enquête pourra donc figurer dans le dossier tendant à établir que les formalités de l'art. 2 de la présente loi ont été remplies, et dans

le dossier formé en vue de la déclaration d'utilité publique » (Deuxième rapport de M. René Bricé).

Les art. 89 et 90 de la loi du 10 août 1871, auxquels renvoie le § 2 de l'art. 2, sont relatifs aux attributions des conseils généraux, quand il s'agit d'intérêts communs à plusieurs départements (D. P. 71, 4, 132).

(3) « Les paragraphes 5 et 6 de l'art. 3 réfèrent implicitement la doctrine d'après laquelle le caractère légal d'une voie ferrée serait déterminé par des circonstances matérielles, notamment par la circonstance que le sol qu'elle emprunte appartiendrait ou n'appartiendrait pas à une voie publique ordinaire, tramway dans le premier cas, chemin de fer d'intérêt local dans le second. Cette distinction ne se justifierait pas plus à l'égard des chemins de fer d'intérêt local qu'elle ne se justifierait à l'égard des chemins de fer d'intérêt général ou à l'égard des voies de terre. Nous savons, en effet, qu'un chemin de fer d'intérêt général ne perd pas son caractère parce qu'il emprunte une route, un quai, soit pour un passage à niveau, soit pour un parcours plus prolongé (exemple, emprunt par les rails de la Compagnie d'Orléans des quais de Nantes). Ce qui distingue le chemin de fer d'intérêt local du chemin de fer d'intérêt général comme des tramways, c'est le classement. Nous expliquerons cependant, art. 26, que le tramway, qu'il soit établi sur un chemin ancien ou sur une déviation nouvellement classée comme annexe, est nécessairement sur une voie affectée à la circulation publique, que cette circulation puisse avoir lieu par voitures ou à pied. Le principe que nous rappelons pour les voies ferrées existe également pour les voies de terre. Un chemin ne reçoit le caractère de chemin vicinal ordinaire que par son classement, et c'est seulement par un nouveau classement qu'il peut devenir d'intérêt commun ou de grande communication, route départementale ou route nationale. Il est donc constaté par les paragraphes 5 et 6 de l'art. 3, qu'un chemin de fer d'intérêt local peut emprunter, sur un parcours plus ou moins long, le sol d'une voie publique, sans perdre le caractère légal que lui attribue l'acte de concession » (Deuxième rapport de M. Labiche).

Dalloz, Lois, décrets et actes législatifs, 1881, 4^e partie, fac-simile des pages 21-24

de lignes concédées par les départements, ou du conseil municipal, s'il s'agit de lignes concédées par les communes.

Les autres modifications pourront être faites par l'autorité qui a consenti la concession. S'il s'agit de lignes concédées par les départements, elles seront faites par le conseil général, statuant conformément aux art. 43 et 49 de la loi du 10 août 1871 (1); s'il s'agit de lignes concédées par les communes, elles seront faites par le conseil municipal, dont la délibération devra être approuvée par le préfet.

En cas de cession, l'inobservation des conditions qui précèdent entraîne la nullité et peut donner lieu à la déchéance.

41. A toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'Etat.

Dans ce cas, l'Etat est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune, à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires, tels que ces droits et obligations résultent des conventions légalement autorisées.

En cas d'éviction du concessionnaire, si ses droits ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale qui fonctionne dans les conditions réglées par la loi du 29 mai 1845 (2). Cette commission sera instituée par un décret et composée de neuf membres, dont trois désignés par le ministre des travaux publics, trois par le concessionnaire et trois par l'unanimité des six membres déjà désignés; faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ceux des trois membres qui n'auront pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la cour d'appel de Paris.

En cas de désaccord entre l'Etat et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'Etat sont déterminés par un décret délibéré en conseil d'Etat.

42. Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être appliquées, en partie, à la dépense des voies ferrées, par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés.

43. Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'Etat peut s'engager, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 pour 100 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, à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'Etat sera formée : 1° d'une somme fixe de 500 fr. par kilomètre exploité; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 10,000 fr. par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux, 8,000 fr. pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pourra élever la recette brute au-dessus de 10,500 fr. et de 8,500 fr., suivant les cas, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 pour 100 par an.

La participation de l'Etat sera suspendue quand la recette brute annuelle atteindra les limites ci-dessus fixées (3).

44. La subvention de l'Etat ne peut être accordée que dans les limites fixées, pour chaque année, par la loi de finances.

La charge annuelle imposée au Trésor en exécution de la présente loi ne peut, en aucun cas, dépasser 100,000 fr. pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

45. 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 pour 100 par an du capital de premier établissement, tel qu'il est prévu par l'art. 43, la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'Etat, le département ou, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts.

46. Un règlement d'administration publique déterminera :

1° Les justifications à fournir par les concessionnaires pour établir les recettes et les dépenses annuelles;

2° Les conditions dans lesquelles seront fixés, en exécution de la présente loi, le chiffre de la subvention due par l'Etat, le département ou les communes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part revenant à l'Etat, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances sur le produit net de l'exploitation.

47. Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou ont reçu une subvention du Trésor peuvent seuls être assujettis envers l'Etat à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.

48. Aucune émission d'obligations, pour les entreprises prévues par la présente loi, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances.

Il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation de la voie ferrée. Le capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne doit être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, les concessionnaires pourront être autorisés à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés à la Caisse des dépôts et consignations et ne pourront être mis à la disposition des concessionnaires que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article ne seront pas applicables dans le cas où la concession serait faite 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 sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre (4).

49. Le compte rendu détaillé des résultats

Dalloz, Lois, décrets et actes législatifs, 1881, 4^e partie, fac-simile des pages 21-24

(1) D. P. 71. 4. 127.

(2) D. P. 45. 3. 123, et *Jur. gén.*, v^o *Voirie par eau*, n^o 25.

(3) « L'art. 43 édicte l'une des modifications fondamentales apportées à la législation de 1865. Il substitue à la subvention en capital, dont nous avons constaté dans notre premier rapport l'insuffisance et les inconvénients, une subvention sous forme d'annuités. Dans ce premier rapport, comme dans les premières rédactions de la loi, on avait employé pour désigner cette subvention par annuité, l'expression de garantie d'intérêt. Bien que cette expression soit d'un usage habituel, nous avons pensé qu'il était préférable de lui substituer un terme plus exact, ne pouvant donner lieu à aucune équivoque. Dans un rapport, cette équivoque ne pouvait subsister parce qu'à côté de l'expression on déterminait les éléments et la détermination de cette prétendue garantie d'intérêt. Mais cette expression, insérée sans explication dans la loi, pouvait être la cause de méprises. En effet, s'il est exact que la subvention par annuités accordée par l'Etat est bien calculée, comme le seraient les intérêts sur le capital de premier établissement prévu par l'acte de concession, il est inconcevable que cette subvention n'est pas employée nécessairement et uniquement à garantir au capital un intérêt certain et invariable de 5 pour 100. Il peut arriver que le capital dépensé soit plus considérable que le capital prévu dans la concession. L'acte de société peut exiger l'emploi d'une partie du produit en amortissement, avant que ce produit puisse être affecté à la rémunération du capital. Enfin, même en dehors de ces deux hypothèses, on peut prévoir la nécessité de faire emploi d'une partie de la subvention pour assurer l'exploitation,

« Les tableaux A, B, C (*V. Journ. off.* du 20 mai 1880, p. 5432 et suiv.), établis par notre savant collègue, M. Vivenot, qui a bien voulu nous aider de ses excellents conseils et de sa précieuse collaboration, ne permettent pas le moindre doute. A raison de ces considérations, nous avons cru devoir substituer aux mots *intérêt et garantie d'intérêt*, bien qu'ils fussent dans une certaine mesure autorisés par l'usage, les expressions plus rigoureusement exactes : *Subvention par annuité, participation de l'Etat*, qui ne permettent aucune équivoque.

« Le désir d'arriver à la plus grande précision possible nous a fait remplacer un mot par un autre dans le premier paragraphe de l'art. 43. L'Etat, disions-nous dans notre rédaction de 1878, « l'Etat peut s'engager à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins égale sera payée par le département ou la commune », etc., etc. Il avait été expliqué dans notre rapport de 1878 (p. 23), d'abord que les subventions départementales et communales peuvent dépasser la subvention de l'Etat, puis que « les sacrifices des départements et des communes peuvent se produire sous une autre forme que celle adoptée pour les sacrifices de l'Etat ». Nous ajoutions : « Les départements et les communes pourraient donc consentir des subventions fermes ou des annuités qui ne seraient pas subordonnées aux mêmes conditions de limitation et de durée que celles de l'Etat. Mais il faudra toujours que ces subventions représentent une valeur au moins égale à celle du sacrifice qu'on réclamera de l'Etat ». « ... Il est probable que les cas où les départements et les communes usent de la faculté de donner des subventions fermes au lieu de garantie d'intérêt, se présenteront bien rarement. Les budgets départementaux et municipaux peuvent, en effet, fournir plus facilement des annuités réparties sur

une longue période que des capitaux représentant la valeur de ces annuités ». Malgré ces explications, de bons esprits avaient interprété la loi en ce sens que, si les subventions des départements et des communes pouvaient être supérieures à celles de l'Etat, elles devaient nécessairement se produire sous la même forme, c'est-à-dire sous forme d'annuités. Afin de faire cesser toute incertitude, nous vous proposons la substitution dans le texte de la loi du mot *équivalente* au mot *égale* » (Deuxième rapport de M. Labiche).

(4) « L'art. 48, après avoir posé en principe dans ses paragraphes 2, 3 et 4 qu'aucune émission d'obligations ne pourra être autorisée par le ministre pour une somme supérieure au montant du capital-actions effectivement versé et employé jusqu'à concurrence de ses quatre cinquièmes, déclare dans son paragraphe 5 que ces dispositions ne seront pas applicables « dans le cas où la concession serait faite 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 sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre », et l'on s'est demandé à quelles charges il importe que puissent faire face les revenus. Les charges d'une compagnie ne peuvent être autre chose que l'ensemble des dépenses lui incombant d'une façon définitive après l'équipement des subventions qui lui ont été accordées. Si je construis une ligne qui doit me coûter 10 millions vrais, pour laquelle l'Etat ou le département m'accorde une subvention de 5 millions, il est clair qu'en dehors de mes frais d'exploitation, je n'ai d'autres charges que celles qui consistent pour moi dans l'obligation de rémunérer les 5 millions que j'ai dû me procurer en dehors de la subvention du dé-

Dalloz, Lois, décrets et actes législatifs, 1881, 4^e partie, fac-simile des pages 21-24

de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois, pour être publié, au préfet, au président de la commission départementale et au ministre des travaux publics.

Le modèle des documents à fournir sera arrêté par le ministre des travaux publics.

20. Par dérogation aux dispositions de la loi du 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout du parti de la voie ferrée; il peut également dispenser de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

21. 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.

Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires. Ils seront réglés par le cahier des charges ou, à défaut, par le préfet, sur l'avis du conseil général, et approuvés par le ministre des travaux publics.

22. Les dispositions de l'art. 20 de la présente loi sont également applicables aux concessions de chemins de fer industriels destinés à desservir des exploitations particulières.

23. Sur la proposition des conseils généraux ou municipaux intéressés, et après adhésion des concessionnaires, la substitution aux subventions en capital, promises en exécution de l'art. 5 de la loi de 1865, de la subvention en annuités stipulée par la présente loi, pourra, par décret délibéré en conseil d'Etat, être autorisée en faveur des lignes d'intérêt local actuellement déclarées d'utilité publique et non encore exécutées. Ces lignes seront soumises dès lors à toutes les obligations résultant de la présente loi.

Il n'y aura pas lieu de renouveler les concessions consenties ou les mesures d'instruction accomplies avant la promulgation de

la présente loi, si toutes les formalités qu'elle prescrit ont été observées par avance.

24. Toutes les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de chemins de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés, ne seront passibles que du droit d'enregistrement fixe de 1 franc.

25. La loi du 12 juill. 1865 est abrogée.

CHAP. 2. — Tramways.

26. Il peut être établi sur les voies dépendant du domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, des tramways ou voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques.

Ces voies ferrées, ainsi que les déviations accessoires construites en dehors du sol des routes et chemins et classées comme annexes, sont soumises aux dispositions suivantes (1).

27. La concession est accordée par l'Etat lorsque la ligne doit être établie, en tout ou en partie, sur une voie dépendant du domaine public de l'Etat.

Cette concession peut être faite aux villes ou aux départements intéressés, avec faculté de rétrocession.

La concession est accordée par le conseil général, au nom du département, lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route nationale, doit être établie, en tout ou en partie, soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes. Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des art. 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

La concession est accordée 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.

28. Le département peut accorder la concession à l'Etat ou à une commune, avec faculté de rétrocession; une commune peut

agir de même à l'égard de l'Etat ou du département.

29. Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique et dans laquelle les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes dont la voie doit traverser le territoire seront entendus, lorsqu'il ne leur appartiendra pas de statuer sur la concession.

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, après avis du ministre de l'intérieur (2).

30. Toute dérogation ou modification apportée aux clauses du cahier des charges type, approuvé par le conseil d'Etat, devra être expressément formulée dans les traités passés au sujet de la concession, lesquels seront soumis au conseil d'Etat et annexés au décret.

31. Lorsque, pour l'établissement d'un tramway, il y aura lieu à expropriation, soit pour l'élargissement d'un chemin vicinal, soit pour l'une des déviations prévues à l'art. 26 de la présente loi, cette expropriation pourra être opérée conformément à l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, et à l'art. 2 de la loi du 8 juin 1864 (3).

32. Les projets d'exécution sont approuvés par le ministre des travaux publics, lorsque la concession est accordée par l'Etat.

Les dispositions de l'art. 3 sont applicables lorsque la concession est accordée par un département ou par une commune.

33. Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par l'acte de concession sont homologuées par le ministre des travaux publics, dans le cas où la concession est faite par l'Etat, et par le préfet dans les autres cas.

34. Les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'art. 3 de la loi du 21 mai 1836,

Daloz, *Lois, décrets et actes législatifs*, 1881, 4^e partie, fac-simile des pages 21-24

partement ou de l'Etat. Par application de cette règle incontestable, si, déjà concessionnaire d'une ligne de 100 kilomètres, la ligne A B par exemple, j'obtiens encore la concession d'une ligne C D, garantie dans les conditions de l'art. 13, que nous supposons d'une longueur de 30 kilomètres et d'un coût kilométrique de 50,000 fr., ma situation doit être la suivante : Pour servir aux 50,000 fr. de ma ligne nouvelle l'intérêt à 5 pour 100 auquel ils ont droit, il me faut une recette de 2,500 fr. pour la somme représentant mes frais d'exploitation; et pourvu qu'il soit démontré que mes frais d'exploitation seront couverts par ma recette, la subvention qui me sera payée par l'Etat et par le département ne pouvant être moindre de 500 fr. pour chacun d'eux, au total de 1,000 fr., il ne me reste à trouver pour désintéresser mon capital que 1,500 fr. par kilomètre, soit pour 30 kilomètres, 45,000 fr. Donc, je serai fondé à invoquer le bénéfice de l'exception contenue au paragraphe 5 de l'art. 18, si la ligne A B a un excédant de recettes évident de 45,000 fr. En un mot, le paragraphe 5 de l'art. 18 est applicable, dès lors que le ministre des travaux publics reconnaît que les revenus nets des chemins en exploitation antérieurement concédés sont suffisants pour acquitter les charges réelles résultant des obligations à émettre, et déduction faite des garanties ou subventions diverses affectées à l'achèvement des nouveaux chemins.

« Cela nous semble d'une telle évidence que nous ne comprenons même pas que des doutes se soient élevés à ce sujet » (Deuxième rapport de M. René Bricé).

(1) L'art. 26 donne la définition du tramway : c'est une voie ferrée concédée sur une voie publique; peu importe, comme l'expose le rapport de M. Herold, que le fonctionnement de cette voie ferrée ait lieu à l'aide de rails plats permettant la circulation des voitures ordinaires et des piétons, ou à l'aide de rails saillants pouvant faire obstacle à la circulation des voitures ordinaires, mais permettant celle des piétons; peu importe que la traction s'opère au moyen de chevaux ou à l'aide de moteurs mécaniques. Un chemin de fer d'intérêt local peut aussi, dans certains cas, emprunter une voie publique, mais le tramway est toujours établi sur cette voie publi-

que qui, le plus souvent, existait antérieurement; qui, dans d'autres cas, a été ouverte pour servir d'annexe au tramway, mais qui, toujours, reste affectée ou est affectée à la circulation soit des voitures ordinaires, soit des piétons. C'est là le signe caractéristique du tramway au point de vue matériel; au point de vue légal, le tramway, comme toutes les voies de communication, reçoit son caractère par le classement (V. la note de l'art. 3).

(2) L'art. 29 maintient le système établi par l'art. 4 du projet : l'intervention du législateur pour la déclaration d'utilité publique et pour l'autorisation d'exécution n'a pas paru nécessaire comme elle l'est pour les chemins de fer d'intérêt local; un décret délibéré en conseil d'Etat suffira. Il ne s'agit pas, en effet, de créer une nouvelle voie publique. Cette voie est préexistante. Les expropriations, s'il doit en être opéré, soit pour élargir la voie, soit pour créer des voies accessoires de raccordement ou autres, n'auront jamais qu'une importance secondaire. Mais comme l'établissement d'un tramway a pour conséquence de modifier l'affectation d'une voie publique préexistante ou d'amener l'ouverture d'une nouvelle voie publique, la concession devra être précédée d'une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'utilité publique.

(3) L'art. 31 est la reproduction de l'art. 6 du projet adopté par le Sénat en 1878. Ainsi, quand il s'agit de l'établissement d'un tramway, on pourra procéder en vertu de la loi du 21 mai 1836, complétée par la loi du 8 juin 1864 (D. P. 64. 4. 85), en ce qui concerne les propriétés bâties et les enclos qui en sont la dépendance, pour toutes les expropriations autres que celles ayant pour but l'élargissement ou la rectification des routes départementales ou nationales. Cette décision est justifiée par les considérations suivantes : Nous nous proposons de faciliter le plus possible l'établissement des tramways; nous autorisons par l'art. 12 (auquel renvoie l'art. 39 de la présente loi), l'affectation à leur construction de ressources spéciales vicinales, créées par la loi de 1836. Comment leur refuserions-nous d'user du bénéfice de la procédure d'expropriation organisée par

cette loi? Lorsqu'il s'agit de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, cette extension de la législation vicinale ne pourrait se justifier; car le terrain exproprié pour la nouvelle voie ne doit pas être affecté à la circulation ordinaire; il en est autrement quand ce terrain est destiné à l'établissement d'un tramway. Nous ne voyons donc aucun inconvénient à ce que les déviations accessoires qu'il est nécessaire d'ouvrir pour construire un tramway, soient classées comme chemins de grande ou de moyenne communication plutôt que comme routes départementales ou nationales. La procédure d'expropriation est plus prompte et plus facile pour les chemins vicinaux que pour les routes; c'est pour nous un motif suffisant de permettre de l'adopter de préférence. La considération que, dans certains cas, la nouvelle voie servira de trait d'union entre deux voies n'appartenant pas à la voirie vicinale ne nous arrête pas; en effet, nous voyons classer tous les jours des chemins de grande ou de moyenne communication réunissant deux routes nationales ou départementales.

« L'application de la loi de 1836 sera donc la règle, et nous ne faisons à cette règle qu'une exception : c'est lorsque l'expropriation a pour but l'élargissement ou la rectification de routes nationales ou départementales; permettre alors la compétence du petit jury conduirait à ce résultat singulier que telle route, qui ne pourrait être élargie pour les besoins de la circulation ordinaire, en vertu de la loi de 1836, pourrait l'être si cette modification de largeur était nécessaire par l'établissement d'un tramway.

« En résumé, nous autorisons l'application des lois de 1836 et de 1864 pour les expropriations nécessaires à l'ouverture d'une voie nouvelle destinée à un tramway, parce que cette voie nouvelle n'ayant encore aucun caractère légal, on peut choisir celui qu'il sera le plus utile de lui attribuer, et, qu'à raison des facilités offertes par la loi de 1836, il y a avantage à la classer dans la voirie vicinale. Nous n'appliquons pas cette loi de 1836 en matière de rectification de route départementale ou nationale, parce que, cette voie appartenant à la grande voirie, on ne peut la soustraire à la législation qui la régit sans en opérer le déclassement » (Deuxième rapport de M. Labiche).

Daloz, *Lois, décrets et actes législatifs*, 1881, 4^e partie, fac-simile des pages 21-24

à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway.

Les départements ou les communes ne peuvent exiger des concessionnaires une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession.

35. A l'expiration de la concession, l'Administration peut exiger que les voies ferrées qu'elle avait concédées soient supprimées en tout ou en partie, et que les voies publiques et leurs déviations lui soient remises en bon état de viabilité, aux frais du concessionnaire.

36. Lors de l'établissement d'un tramway desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'Etat peut s'engager, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 pour 100 par an du capital d'établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, à subvenir, pour partie, au paiement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'Etat sera formée : 1° d'une somme fixe de 500 fr. par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits), au chiffre de 6,000 fr. par kilomètre.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pourra élever la recette brute au-dessus de 6,500 fr., ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 pour 100 par an.

La participation de l'Etat sera suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée (1).

37. La loi du 15 juill. 1845, sur la police des chemins de fer, est applicable aux tramways, à l'exception des art. 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.

38. Un règlement d'administration publique déterminera les mesures nécessaires à l'exécution des dispositions qui précèdent, et notamment :

1° Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire tant pour leur construction que pour la circulation des voitures et des trains, les voies ferrées dont l'établisse-

ment sur le sol des voies publiques aura été autorisé ;

2° Les rapports entre le service de ces voies ferrées et les autres services intéressés.

39. Sont applicables aux tramways les dispositions des art. 4, 6 à 12, 14 à 19, 21 et 24 de la présente loi.

PEAGE, PONTS, RACHAT.

30-31 juill. 1880. — *Loi qui détermine le mode de rachat des ponts à péage* (Bull., n° 9776) (2).

Art. 1^{er}. Il ne sera plus construit, à l'avenir, de ponts à péage sur les routes nationales ou départementales.

En cas d'insuffisance de ressources immédiatement disponibles pour la construction des ponts dépendant de la voirie vicinale, il pourra y être pourvu par les départements et communes intéressés au moyen d'un emprunt à la caisse des chemins vicinaux.

2. Le rachat de la concession de tout pont à péage dépendant de la grande ou de la petite voirie peut être autorisé et déclaré d'utilité publique par décret rendu en conseil d'Etat après enquête.

L'enquête a lieu dans les formes déterminées par l'ordonnance du 18 févr. 1834. A défaut d'arrangement amiable, si les droits du concessionnaire ne sont pas réglés, soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité à allouer pour le rachat de la concession est fixée par une commission spéciale instituée et composée comme il suit :

Cette commission est instituée par décret et composée de trois membres, dont un désigné par le préfet, un par le concessionnaire et le troisième par les deux autres membres.

Si ces deux membres ne parviennent pas, dans le mois qui suivra la notification à eux faite de leur nomination, à se mettre d'accord sur le nom du troisième, il sera procédé à sa désignation par le président du tribunal de première instance du chef-lieu du département dans le ressort duquel le pont est situé. Le choix ne pourra être fait que parmi les personnes désignées par le conseil général pour la formation du jury d'expropriation pour cause d'utilité publique dans les divers arrondissements dont le département se compose.

Lorsque le pont est établi sur un cours d'eau servant de limite à deux départe-

ments, la nomination est faite, dans les mêmes conditions, par le président du tribunal de première instance du chef-lieu de celui des deux départements qui devra être désigné par le décret déclarant l'utilité publique du rachat.

Le même décret désignera celui des préfets qui devra faire la nomination prévue par le second paragraphe du présent article.

4. L'indemnité allouée doit être payée ou consignée avant la prise de possession du pont.

5. Les actes de toute nature faits en vertu de la présente loi seront dispensés du timbre et enregistrés gratis, lorsqu'il y aura lieu à la formalité de l'enregistrement.

6. Les ponts à péage établis sur les routes nationales seront rachetés dans un délai de huit ans, à partir du 1^{er} janvier qui suivra la promulgation de la présente loi.

Pour déterminer l'ordre de priorité des rachats, il sera tenu compte du concours offert par les départements, les communes ou les particuliers.

7. Il pourra être accordé sur les fonds de l'Etat, pour le rachat des ponts à péage dépendant des routes départementales ou des chemins vicinaux de toute catégorie, une subvention dont le maximum est fixé à la moitié de la dépense.

Ce maximum est réduit à un tiers sur les rachats des ponts à péage situés sur les routes départementales, dans les départements où le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes est compris entre 20,000 et 40,000 fr., et à un quart dans les départements où il est supérieur à 40,000 fr.

Il ne sera accordé aucune subvention pour le rachat des ponts à péage qui seraient construits sur les chemins vicinaux après la promulgation de la présente loi.

Dalloz, Lois, décrets et actes législatifs, 1881, 4^e partie, fac-simile des pages 21-24

(1) V. l'art. 13 ci-dessus et la note.

(2) *Séant*. — Présentation le 1^{er} juill. 1879. Exposé des motifs (*Journ. off.*, du 15 juillet, annexe n° 277). Rapport de M. Barne le 13 décembre (*Journ. off.*, du 29 décembre, annexe n° 39). Première délibération le 23 janv. 1880 ; deuxième délibération et adoption à l'unanimité de 233 voix le 5 févr. (*Journ. off.*, du 24 janvier et du 6 février).

Chambre des députés. — Présentation le 18 mars 1880 (*Journ. off.*, du 22 avril, annexe n° 2458). Proposition de loi présentée par M. de La Porte le 25 juill. 1879 (*Journ. off.*, du 15 août 1879, annexe n° 1793). Rapport de M. de La Porte le 13 mai 1880 (*Journ. off.*, des 25 mai et 5 juill. 1880, annexe n° 2608). Déclaration d'urgence, discussion et adoption le 29 juill. (*Journ. off.*, du 30).

Retour au *Séant* le 2 juill. 1880 (*Journ. off.*, du 25 juillet, annexe n° 448). Rapport de M. Barne et déclaration d'urgence le 10 juillet (*Journ. off.*, des 11 juillet et 26 août, annexe n° 538). Adoption sans discussion à l'unanimité de 235 voix le 12 juillet (*Journ. off.*, du 13).

(3) *Séant*. — Présentation le 2 mars 1880. Exposé des motifs (*Journ. off.*, du 18 mars, annexe n° 89). Rapport de M. Roger-Marvaise, le 26 avril (*Journ. off.*, du 6 mai, annexe n° 274). Première délibération le 10 mai. Deuxième délibération et adoption le 25 mai (*Journ. off.*, des 11 et 26 mai).

Chambre des députés. — Présentation le 29 mai 1880 (*Journ. off.*, du 12 juin, annexe n° 2661). Rapport de M. Leroy, le 22 juin (*Journ. off.*, du 9 juillet, annexe n° 2781). Déclaration d'urgence et adoption sans discussion le 29 juin (*Journ. off.*, du 30).

L'art. 29 de la loi du 3 mai 1844, reproduisant les dispositions de la loi de 1833, a décidé que chaque année le nombre des personnes désignées par le conseil général pour faire partie du jury d'expropriation serait de 36 à 72 pour chaque arrondissement et de 600 pour le département de la Seine (V. *Jur. gén.*, v° *Expropriation publique*, nos 431 et suiv.).

« Depuis cette époque, à différentes reprises, l'ordonnance dans l'exposé des motifs présenté au Sénat, les conseils généraux des départements dans lesquels s'exécutaient des travaux considérables, nécessitant de nombreuses sessions du jury d'expropriation, ont demandé à être autorisés à désigner un plus grand nombre d'individus, de manière à rendre moins lourde la tâche de chacun. La loi du 22 juin 1854 a donné satisfaction à ce vœu pour l'arrondissement de Lyon, en fixant à 200 le nombre des personnes à inscrire sur la liste annuelle (D. P. 54. 4. 123). Mais, depuis 1854, les demandes analogues qui ont été présentées ont été ajournées, non pas parce qu'on en méconnaissait le bien-fondé, mais parce qu'il a paru plus logique de présenter un travail d'ensemble proportionnant l'importance de la liste aux besoins de chaque arrondissement.

« Aujourd'hui, le développement considérable donné aux travaux publics, en exécution du programme voté par le parlement, ne permet pas de tarder plus longtemps à augmenter le chiffre, très-insuffisant pour beaucoup d'arrondissements, fixé par la loi de 1844. Nous ne vous proposerons toutefois pas de faire pour ces arrondissements ce qui a été fait en 1844 pour Paris, en fixant un nombre constant et assez élevé de noms à inscrire sur la liste. Les besoins auxquels il s'agit de pourvoir sont essentiellement variables et temporaires. Ils se produi-

sent en chaque point du territoire pendant quelques années seulement, à l'occasion du développement considérable des travaux publics. Si à ce moment il importe de ne pas imposer à des jurés trop peu nombreux des sessions trop multipliées, il n'importe pas moins de ne pas accroître, pour toutes les années suivantes, le nombre des personnes inscrites sur la liste et exposées à se voir à toute époque appelées à siéger dans le jury.

« Si l'intérêt des particuliers était seul en jeu dans cette limitation de la liste, on pourrait se contenter d'élever le chiffre maximum des noms qui peuvent y être portés, en laissant aux conseillers généraux, défenseurs naturels de l'intérêt de leurs commettants, le soin de ne pas dépasser le nombre nécessaire pour les inscriptions. Mais l'intérêt capital du Trésor public, d'une part, le droit du propriétaire à une indemnité, d'autre part, exigent que le choix des jurés soit fait avec soin et discernement ; moins la liste est nombreuse, plus il est facile au conseil général de n'y inscrire que les noms d'hommes connus pour leur compétence, et de se procurer sur chacun les renseignements nécessaires. Le pouvoir central ne peut donc se dessaisir du droit de limiter, en le proportionnant aux besoins, le nombre des inscriptions.

« Il ne nous a pas paru nécessaire, cependant, qu'une loi spéciale fixât le nombre des jurés pour chacun des arrondissements où le besoin d'augmentation se fait sentir. Il s'agit de prendre des mesures temporaires, qui seront pendant quelques années assez fréquentes, et qui doivent être basées sur une instruction administrative détaillée, permettant de prévoir l'importance des travaux du jury d'expropriation. Une intervention directe du législateur dans