Annexe 3 : Loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/2097>

DOI : 10.4000/rhcf.2097

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 2 mai 2002

Pagination : 421-433

ISBN : 00996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

« Annexe 3 : Loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local », *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/2097> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.2097>

Ce document a été généré automatiquement le 22 avril 2022.

Tous droits réservés

Annexe 3 : Loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local¹

Loi relative aux voies ferrées d'intérêt local.

Paris, le 31 juillet 1913.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER. – L'établissement et l'exploitation par les départements ou les communes des voies ferrées d'intérêt local sont soumis aux dispositions ci-après, qu'il s'agisse des voies posées sur une plate-forme spéciale, ou empruntant, en tout ou en partie, des voies publiques préexistantes, nationales, départementales ou communales.

TITRE PREMIER

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ET APPROBATION DES PROJETS

ART. 2. – Lorsque le conseil général veut établir une voie ferrée sur le territoire de plusieurs communes du département ou prolonger sur le territoire d'une ou de plusieurs communes de ce département une voie ferrée préexistante, il détermine, après instruction préalable par le préfet, et sur le vu d'un avant-projet, les localités à desservir, les conditions générales de la construction et de l'exploitation, le tarif maximum des taxes à percevoir, les voies et moyens à adopter en raison de la dépense et du trafic probable, et le montant du concours que le département demande à l'État.

Le préfet transmet le dossier au ministre des travaux publics avec les rapports de l'ingénieur en chef du département et du chef de service du contrôle départemental et son propre avis.

ART. 3 – Le ministre des travaux publics après avoir pris l'avis du conseil général des ponts et chaussées, consulte le ministre de l'intérieur sur l'opportunité de la mise à l'enquête de tout ou partie des lignes projetées et sur les voies et moyens adoptés par le conseil général.

Il consulte également le ministre des finances, lorsque le concours de l'État est demandé, sur la forme et la quotité de ce concours.

En cas d'accord entre les ministres consultés, le ministre des travaux publics notifie au préfet les conditions dans lesquelles l'instruction peut être poursuivie et autorise, s'il y a lieu, la mise à l'enquête.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

En cas de désaccord, la mise à l'enquête ne peut être autorisée que par un décret rendu en conseil des ministres sur le rapport du ministre des travaux publics, et après avis du conseil d'État.

Ces diverses formalités doivent être terminées dans le délai maximum de six mois à partir de la transmission du dossier par le préfet au ministre des travaux publics.

ART. 4. — Lorsque la mise à l'enquête a été autorisée, le conseil général du département fixe le tracé général des voies ferrées qui y seront soumises, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, en se conformant aux clauses et conditions d'un cahier des charges type approuvé par le conseil d'État, sauf les modifications reconnues nécessaires en raison des circonstances locales et dûment motivées.

L'enquête prescrite par le conseil général a lieu dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique.

ART. 5. — Lorsqu'une ligne s'étend sur plusieurs départements, il est procédé par application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871 (1).

ART. 6. — Le conseil général d'un département peut assumer seul les charges de l'établissement d'une section de ligne sur un département voisin, lorsqu'il juge cette section nécessaire à la bonne exploitation de son réseau et que le département voisin refuse de participer aux frais d'établissement.

Si le conseil général de ce département voisin s'oppose, malgré la prise en charge des frais d'établissement par le conseil général demandeur, à l'établissement de la section de ligne sur son territoire, la mise à l'enquête peut être autorisée, sur la demande du conseil général intéressé, par décret délibéré en conseil d'État.

Le département intéressé peut, dans ce cas, poursuivre l'établissement de cette section en dehors de son territoire, sans préjudice de l'exercice, par le préfet de chaque département, des droits de contrôle lui appartenant en vertu des lois et règlements et du cahier des charges.

ART. 7. — S'il s'agit de voies ferrées à établir par une commune sur son territoire, il est procédé conformément aux articles 2, 3 et 4 ci-dessus ; les attributions confiées au conseil général par ces articles sont exercées par le conseil municipal dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin de l'approbation du préfet, après que le conseil général aura fait connaître qu'il renonce à en poursuivre lui-même l'exécution.

L'avis de la commission départementale sur le projet du conseil municipal est joint au dossier transmis au ministre des travaux publics avant la mise à l'enquête.

ART. 8. — L'établissement d'une ligne s'étendant sur plusieurs communes, peut être poursuivi par un syndicat constitué conformément à la loi du 22 mars

(1) Voir 1^{re} série, tome X, page 11.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

1890 (1), si le conseil général, appelé par le préfet à donner son avis, a fait connaître qu'il renonçait à en poursuivre l'exécution dans les conditions prévues à l'article 2.

Dans ce cas, les attributions conférées par la présente loi au conseil municipal et au maire, pour les lignes concédées par les communes, sont exercées par le comité et par le président du syndicat.

ART. 9. — Le conseil municipal d'une commune peut assumer seul les charges de l'établissement d'une section de ligne sur une commune voisine, soit dans le même département, soit dans un département voisin, lorsqu'il juge cette section nécessaire à la bonne exploitation de son réseau et que la commune voisine refuse de participer aux frais d'établissement. La commune intéressée peut, après avis du conseil général ou des deux conseils généraux s'il s'agit de pénétrer sur une commune d'un département voisin, obtenir par décret délibéré en conseil d'État, l'autorisation de la mise à l'enquête.

La commune intéressée peut, dans ce cas, poursuivre l'établissement de cette section en dehors de son territoire, sans préjudice de l'exercice par le préfet de chaque département intéressé des droits de contrôle lui appartenant en vertu des lois et règlements du cahier des charges.

ART. 10. — Le conseil général ou le conseil municipal arrête, à la suite de l'enquête, l'avant-projet ainsi que les dispositions ou les traités nécessaires pour la construction et l'exploitation. Cet avant-projet et ces traités sont soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées et du conseil d'État.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi lorsqu'il est fait appel à la subvention de l'État ; dans les autres cas, par un décret délibéré en conseil d'État sur le rapport du ministre des travaux publics, après avis du ministre de l'intérieur.

ART. 11. — Lorsque la déclaration d'utilité publique d'une ligne départementale est prononcée, le préfet, après avoir pris avis du chef du service du contrôle départemental, soumet le projet d'ensemble de la ligne au conseil général qui statue définitivement.

Lorsque l'emplacement des stations et les conditions d'établissement des parties de la voie ferrée empruntant les voies publiques dans les traverses des lieux habités n'ont pas été indiqués sur les plans soumis à l'enquête prévue à l'article 4 ci-dessus, ils font, préalablement à la décision du conseil général, l'objet d'une enquête nouvelle dont les formes sont déterminées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 4.

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

S'il s'agit d'une ligne communale, le projet du tracé de la ligne et de l'emplacement des stations est arrêté par le conseil municipal ; sa délibération est soumise à l'approbation du préfet, qui statue après avis du chef du service

(1) Voir 2^e série, tome IV, page 141.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

du contrôle départemental. Dans les cas prévus à l'article 9, s'il y a désaccord entre les conseils municipaux, le ministre des travaux publics statue.

ART. 12. – Le conseil général ou le conseil municipal statue sur les projets d'ensemble des travaux complémentaires.

Les projets de détail des ouvrages et des travaux complémentaires sont approuvés par le préfet, sur l'avis du chef du service du contrôle départemental.

Les parties de la plate-forme constituées par élargissement d'une voie préexistante, ainsi que leurs dépendances, sont incorporées de plein droit à cette voie s'il n'en a été décidé autrement lors de l'approbation des projets.

TITRE II

RÉGIME FINANCIER.

ART. 13. – L'État peut, dans la limite du maximum fixé annuellement par la loi de finances, allouer aux départements ou aux communes des subventions pour l'établissement ou le prolongement des voies ferrées destinées au transport des voyageurs et des marchandises de toute nature.

L'État donne ces subventions en capital ou en annuités. La loi déclarative d'utilité publique fixe le mode adopté et le maximum des sacrifices de l'État.

ART. 14. – La subvention à allouer par l'État est calculée d'après les charges annuelles réelles, du département, de la commune et du syndicat de communes correspondant aux dépenses de premier établissement, augmentées des dépenses faites pour des travaux complémentaires pendant les dix premières années de l'exploitation, le tout dans les limites d'un maximum fixé par la loi déclarative d'utilité publique.

Cette subvention ne pourra, en aucun cas, dépasser les maxima fixés par le tableau ci-après :

POUR UN TOTAL DE MAXIMA de subventions allouées ou à allouer par les lois et décrets de concession compris entre les limites ci-après.	QUOTITÉ DE LA SUBVENTION par rapport aux charges annuelles réelles suivant que la valeur du centime par kilomètre carré lors de la déclaration d'utilité publique est de :					
	> 7.		7 à 6.		6 à 5.	
	5 à 4.		4 à 3.		< 2.5.	
	p. 100.	p. 100.	p. 100.	p. 100.	p. 100.	p. 100.
0 à 200.000 francs	50	55	60	65	70	75
200.000 à 400.000 —	50	50	55	60	65	70
400.000 à 600.000 —	50	50	50	50	50	50
600.000 à 800.000 —	40	40	45	40	40	40
800.000 à 1.000.000 —	30	30	30	30	30	30
1.000.000 à 1.200.000 —	20	20	20	20	20	20
1.200.000 à 1.400.000 —	10	10	10	10	10	10
Au delà de 1.400.000 —	x	x	x	x	x	x

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

Toutefois, les départements, les communes ou syndicats de communes qui auront, lors de la promulgation de la présente loi, saisi l'administration supérieure de propositions de déclarations d'utilité publique où il est fait état des subventions prévues par l'article 98 de la loi du 30 janvier 1907 (1), pourront recevoir lesdites subventions ; et les dispositions du dernier alinéa de l'article 17 ne seront pas opposables à ces départements, communes ou syndicats de communes.

En aucun cas, la subvention de l'État ne peut contribuer à couvrir les insuffisances de l'exploitation.

Lorsque la concession d'une ligne est faite par un syndicat de communes et lorsque ce syndicat reçoit pour la construction de cette ligne une subvention du département, la subvention de l'État est calculée comme si la ligne était concédée par le département lui-même.

ART. 15. – Lorsque des subventions seront déjà allouées à un département, à une commune en vertu de la loi du 11 juin 1880 (2), le calcul des nouvelles subventions à allouer en vertu de la présente loi se fera en supposant les premières déjà inscrites au barème précédent : les deux cents premiers mille francs seront supposés comptés à la troisième ligne de ce barème, les deux cent mille francs suivants à la seconde, les suivants à la première et enfin le surplus à la quatrième. Les subventions nouvelles seront ensuite calculées en complétant successivement, à partir de la première ligne, les intervalles compris entre les limites indiquées à chaque ligne de la première colonne dudit barème.

Toutefois, les départements, les communes peuvent toujours abandonner tout ou partie des subventions précédemment allouées, en renonçant à réclamer la totalité ou une fraction des annuités à échoir. Dans ce cas, il n'est tenu compte des subventions abandonnées dans le calcul des limites prévues à la première colonne du même barème.

ART. 16. – Lorsque la subvention de l'État est donnée en capital, aucun versement ne peut être fait avant qu'il ait été justifié d'une dépense au moins double en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou dépôt de cautionnement ; si la subvention de l'État est supérieure à 50 p. 100, lorsque la part de la dépense à la charge du département ou de la commune aura été ainsi employée, les versements de la subvention de l'État seront continués sur la seule justification qu'une dépense d'égale somme a été régulièrement faite.

Pour l'application de cet article, l'évaluation des concours fournis en terrains, en travaux ou sous toute autre forme qu'en argent est arrêté provisoirement par l'ingénieur en chef du département, jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement dans les formes déterminées pour la vérification des comptes, conformément aux dispositions des règlements d'administration publique prévus par l'article 47 ci-après.

(1) Voir 2^e série, tome XVI, page 149.

(2) Voir 1^{re} série, tome XII, page 635.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

ART. 17. – Lorsque la subvention de l'État est donnée en annuités, ces annuités commencent à courir en même temps que les charges ou dépenses du département ou de la commune.

Leur durée est égale à celle de l'amortissement de l'emprunt départemental ou municipal pour la partie du capital d'établissement des lignes empruntées par le département ou la commune, et à celle de la concession pour la partie du capital constituée par tout autre procédé.

Toutefois, ces annuités ne peuvent, en aucun cas, avoir une durée supérieure à cinquante années.

ART. 18. – Pour l'application des articles qui précèdent, la conversion en capital des subventions fournies en annuités ou inversement, quand il y a lieu, est faite d'après le taux moyen d'intérêt des emprunts contractés par l'ensemble des départements au cours de l'année qui a précédé la date de la loi déclarative d'utilité publique, en tenant compte de l'amortissement calculé :

1° S'il s'agit de convertir des annuités en capital, sur la durée de ces annuités ;

2° S'il s'agit de convertir un capital en annuités, sur la durée effective de l'amortissement des emprunts locaux ou des concessions sans pouvoir excéder cinquante ans.

ART. 19. – Lorsque l'État allouera l'une des subventions prévues par l'article 13 pour l'établissement ou le prolongement d'une ligne, il aura droit, tant que cette ligne sera en exploitation, à une participation dans l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitations augmentées de l'intérêt de l'amortissement de la part du capital que le concessionnaire aura prise à sa charge exclusive, soit pour le premier établissement de la ligne, soit pour les travaux complémentaires.

L'acte de concession détermine la part de cet excédent attribuée au concessionnaire. Le surplus est partagé entre l'État, les départements ou les communes dans la proportion de leurs subventions.

Lorsque le concours alloué par l'État n'équivaut pas à plus du quart du capital d'établissement d'une ligne, la loi portant déclaration d'utilité publique peut spécifier que l'État renonce à toute participation dans le produit des recettes.

ART. 20. – Pour le calcul de la subvention de l'État et de sa participation dans les excédents prévus à l'article précédent, le capital d'établissement est déterminé dans les limites fixées conformément à l'article 14 ci-dessus, soit d'après les dépenses réelles et dûment justifiées résultant de marchés passés avec publicité et concurrence, soit d'après une série de prix annexée à l'acte de concession.

Une prime d'économie peut être ajoutée aux dépenses ainsi calculées, si elles sont inférieures au maximum prévu par l'acte de concession.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

ART. 21. – Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 (1) 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.

ART. 22. – Les dépenses annuelles de l'exploitation sont calculées : Soit d'après leur montant réel et dûment justifié dans les limites d'un maximum, avec prime d'économie ;

Soit d'après une formule tenant compte à la fois des recettes de l'exploitation, du nombre des trains, et, éventuellement, de l'importance et de la nature des transports.

ART. 23. – La convention spécifie si l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites pour travaux complémentaires dûment autorisés, en dehors de celles qui seraient comprises dans le capital d'établissement par application de l'article 14, sont considérés comme compris dans les dépenses annuelles d'exploitation déterminées comme il est dit à l'article précédent, ou si le concessionnaire est autorisé à les y ajouter pour le calcul du produit net à porter en compte.

Elle peut spécifier que les insuffisances de l'exploitation, pendant une période et dans des limites déterminées, seront portées à un compte d'attente dont le montant, augmenté des intérêts simples à un taux qui ne peut excéder quatre pour cent (4 p. 100), sera couvert au moyen des premiers excédents de recettes, avant que ceux-ci fassent l'objet d'un partage.

ART. 24. – L'acte de concession institue un fonds de réserve pour grosses réparations, renouvellement de la voie et du matériel, dont il règle la quotité, le mode de constitution, le mode d'emploi et l'attribution en fin de concession.

ART. 25. – Les départements et les communes peuvent être autorisés à exploiter directement leurs voies ferrées d'intérêt local.

Les voies ferrées d'intérêt local exploitées par les départements et les communes sont soumises, en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature, au même régime que les voies ferrées concédées de même catégorie.

ART. 26. – En cas de concession, lorsque le département ou la commune n'a pas traité avec une société anonyme préexistante, le concessionnaire devra se substituer une société anonyme dans le délai de six mois à dater de la promulgation de la loi ou de la signature du décret.

Le cédant demeure solidaire avec la société pendant dix ans.

Le demandeur en concession doit verser, avant la déclaration d'utilité publique, un cautionnement dont l'importance sera fixée par le cahier des charges sans pouvoir être inférieur au vingtième de la dépense de premier établissement pour les cinq premiers millions de dépenses et au quarantième de cette dépense pour le surplus. Ce cautionnement pourra être remboursé partiellement au cours des travaux.

(1) Voir 1^{re} série, tome IV, page 191.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

Les conseils d'administration des sociétés de voies ferrées d'intérêt local devront être composés en majorité de Français ou de naturalisés français.

ART. 27. – Aucune concession ne peut être accordée sans que le concessionnaire engage dans l'entreprise une somme au moins égale au cinquième du capital de premier établissement. Pour calculer la part ainsi engagée par le concessionnaire dans l'entreprise, il est tenu compte des capitaux qu'il a déjà dépensés pour d'autres voies ferrées que l'entreprise nouvelle prolongerait ou raccorderait entre elles, ou qui constitueraient, avec l'entreprise nouvelle, un réseau groupé dans une même exploitation départementale ou communale.

A tout instant, la part versée par le concessionnaire doit être au moins égale au cinquième des dépenses déjà faites pour l'ensemble du réseau.

Le département ou la commune peut s'engager, soit à servir l'intérêt de la part ainsi fournie par la société concessionnaire, soit à la rembourser au moyen d'annuités échelonnées pendant toute la durée de la concession.

En cas de déchéance, le paiement des annuités cesse pour la fraction du capital fourni par la société représentant le minimum obligatoire, en vertu du premier paragraphe du présent article, et aucun remboursement n'est dû à la société concessionnaire pour la partie non amortie de cette fraction.

ART. 28. – La société concessionnaire seule peut émettre des obligations. Elles doivent être garanties par la totalité de l'actif social.

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

Aucune émission d'obligations ne peut être autorisée pour une somme supérieure au montant du capital-actions et avant emploi de la moitié au moins de ce capital en achat de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou dépôt de cautionnement.

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 peut avoir lieu pour subvenir, même en partie, au cinquième des dépenses d'établissement fourni par le concessionnaire dans les conditions spécifiées à l'article précédent.

ART. 29. – Les dispositions des troisième et cinquième paragraphes de l'article précédent ne sont pas applicables soit dans le cas d'une concession faite à une société déjà concessionnaire d'autres voies en exploitation, soit pour l'exécution sur ces dernières voies de travaux complémentaires de premier établissement, si le ministre des travaux publics reconnaît que les revenus nets acquis à cette société, en sus des charges de ses emprunts antérieurs, sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

TITRE III CONDITIONS GÉNÉRALES DES CONCESSIONS

ART. 30. – Le cahier des charges détermine :

1^o Les droits et les obligations du concessionnaire pendant la durée de la concession, notamment les taxes qu'il est autorisé à percevoir, ainsi que les conditions dans lesquelles il doit contribuer à l'entretien des voies publiques empruntées et participer aux transports, intéressant l'administration des postes et télégraphes et au service des colis postaux ;

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'État statuant au contentieux.

ART. 31. – Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le préfet. Toutefois, si la ligne s'étend sur plusieurs départements, ou s'il s'agit de tarifs communs à plusieurs lignes s'étendant sur plusieurs départements elles sont homologuées par le ministre des travaux publics.

Les tarifs des frais accessoires sont fixés dans les mêmes conditions, sur la proposition du concessionnaire et après avis du conseil général ou du conseil municipal intéressé, soit par le préfet, soit par le ministre.

ART. 32. – 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 du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires ; ils sont réglés par le cahier des charges et sont versés au département ou à la commune de qui émane la concession. Ils subissent, au profit du Trésor, le prélèvement nécessaire pour assurer le fonctionnement du service de contrôle, qui relève directement du ministre des travaux publics, prélèvement qui ne peut dépasser 5 p. 100 de leur montant total. Ils sont ensuite répartis entre le personnel du service local du contrôle, par les soins du préfet, suivant les règles fixées, après avis du conseil général ou du conseil municipal intéressé, par le ministre des travaux publics.

ART. 33. – Aucune modification ne peut être apportée aux conditions de la concession que moyennant une approbation donnée dans les formes exigées pour la concession, sauf les cas prévus par le paragraphe 2 de l'article 37.

Toute cession totale ou partielle de la concession doit être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, rendu sur l'avis conforme du conseil général ou du conseil municipal.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

ART. 34. – A l'expiration de la concession, le département ou la commune est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées concédées. Celles-ci doivent être remises au département ou à la commune 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.

Pour assurer l'exécution de l'obligation prévue au paragraphe 1^{er} du présent article, l'autorité concédante peut, pendant les cinq dernières années de la concession, prescrire l'exécution des travaux ou l'acquisition du matériel qu'elle juge nécessaire sur les fonds de réserve prévus à l'article 24. Faute par le concessionnaire de se conformer à ces injonctions, l'autorité concédante peut placer sous séquestre le fonds de réserve et exécuter directement les travaux et acquisitions présentant un caractère d'urgence, sans préjudice des autres mesures prévues par le cahier des charges.

ART. 35. – Sauf stipulation contraire dans l'acte de concession, le conseil général ou le conseil municipal conserve toujours le droit d'accorder des concessions concurrentes.

ART. 36. – Le conseil général ou le conseil municipal a également toujours le droit :

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

2^o D'accorder à des entreprises nouvelles, dans les conditions fixées par le cahier des charges de chaque ligne concédée, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées ;

3^o De racheter la concession, soit à l'amiable, soit 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 la forme fixée par le règlement d'administration publique prévue à l'article 4.

ART. 37. – En cas de rachat, la délibération du conseil général ou du conseil municipal doit être approuvée par une loi ou par un décret délibéré en conseil d'État, suivant que la concession a été elle-même approuvée par une loi ou par un décret.

L'exécution de toute délibération portant suppression ou modification d'une partie du tracé ne peut être poursuivie qu'après autorisation par décret en conseil d'État.

ART. 38. – En cas de rachat d'office, de suppression ou de modification des voies, si le mode de détermination de l'indemnité due aux concessionnaires n'a pas été antérieurement réglé, cette indemnité est liquidée par une commission spéciale fonctionnant dans les conditions déterminées par la loi du 29 mai 1845 (1).

(1) Voir 2^e série, tome XIV, page 5.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

Cette commission, instituée par décret, est composée de neuf membres : 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 ces trois derniers membres ou, parmi eux, de ceux qui n'auraient pas été désignés par l'unanimité des six premiers, est faite par le premier président ou les présidents réunis de la cour d'appel dans le ressort de laquelle se trouve le département ou la commune intéressée.

TITRE IV DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 39. – A toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public, départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine public de l'État.

Dans ce cas, l'État est substitué, à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires, aux droits et obligations résultant, pour le département ou la commune, 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 formée comme il est dit à l'article précédent.

En cas de désaccord entre l'État et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'État sont déterminés, sauf recours devant le conseil d'État, statuant au contentieux, par un arrêté concerté du ministre des travaux publics et du ministre des finances.

ART. 40. – Les conventions et les cahiers des charges relatifs aux voies ferrées d'intérêt local ne sont passibles que du droit d'enregistrement fixe de 3 francs.

ART. 41. – Le droit de timbre des récépissés délivrés pour les marchandises circulant uniquement sur les voies ferrées établies par les départements ou les communes est fixé uniformément à vingt-cinq centimes (25 centimes). Toutefois, les tramways concédés au moment de la promulgation de la présente loi continueront à bénéficier du droit réduit de 10 centimes.

ART. 42. – Un tableau des droits perçus par les communes pour permis de stationnement et location d'emplacements sur la voie publique, au moment de la concession, est annexé à la loi ou au décret déclarant l'utilité publique. Les modifications apportées à ces droits en cours de concession ne sont pas applicables à ladite concession.

ART. 43. – La loi du 15 juillet 1845 (1) est applicable aux voies ferrées d'intérêt local, à l'exception de l'article 4 pour les parties de ces voies établies

(1) Voir 1^{re} série, tome V, page 416.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

sur une plate-forme indépendante et des articles 3, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 pour les parties empruntant des voies publiques.

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

Les dispositions du précédent paragraphe sont également applicables aux concessions de chemins de fer industriels destinés à desservir des exploitations particulières.

ART. 44. – Lorsqu'il y a lieu à expropriation pour l'établissement des voies ferrées concédées par les départements ou les communes, l'expropriation est poursuivie conformément aux paragraphes 2 et suivants de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 (1) sur les chemins vicinaux.

ART. 45. – Un état provisoire des recettes brutes de l'exploitation est remis tous les trois mois au préfet.

Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, est remis tous les ans au préfet ou au maire, suivant le cas, et au ministre des travaux publics.

Ce compte rendu est publié s'il y a lieu.

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

ART. 46. – Les voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou des ports de navigation intérieure, lorsqu'elles n'ont pas le caractère d'embranchements particuliers, sont soumises, au point de vue de la concession et du régime financier, aux mêmes règles que les lignes d'intérêt général ou d'intérêt local dont elles sont les annexes.

Elles peuvent toujours être rattachées indépendamment du réseau auquel elles se rattachent, dans les conditions prévues à l'article 39 ci-dessus.

Lorsque les voies ferrées établies sur les quais d'un port ne constituent pas une dépendance des lignes aboutissant à ce port, elles sont établies ou concédées par l'État.

Dans ce cas, leur établissement est déclaré d'utilité publique par décret délibéré en conseil d'État, après une enquête dans les formes déterminées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 4 ci-dessus.

Quel que soit leur caractère, elles sont soumises, au point de vue de la police aux dispositions spéciales édictées dans les règlements d'administration publique prévus au 3^e et au 4^e de l'article 47 ci-après.

ART. 47. – Des règlements d'administration publique déterminent :

1^o Les justifications à fournir par les concessionnaires, ou par les départements ou les communes, pour établir les recettes et les dépenses annuelles ;

(1) Voir 1^{re} série, tome IV, page 191.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

2^o Les conditions dans lesquelles seront fixées et payées les subventions dues par l'État, les départements ou les communes, ainsi que celles dans lesquelles la part des bénéfices revenant à l'État, aux départements et aux communes sera fixée et recouvrée ;

3^o Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour la construction que pour l'exploitation, les voies ferrées établies sur les voies publiques ;

4^o Les rapports entre le service de ces voies et les autres intéressés ;

5^o Les dispositions spéciales à prévoir en cas d'exploitation directe par les départements ou les communes ;

6^o Et, d'une manière générale, toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.

ART. 48. – Les conventions ou cahiers des charges annexés à l'acte déclaratif d'utilité publique d'une voie ferrée d'intérêt local devront à l'avenir comprendre des dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite du personnel.

ART. 49. – La loi du 11 juin 1880 est abrogée.

Toutefois, continueront à être appliquées aux voies actuelles celles de ses dispositions qui règlent les droits de propriété et les rapports financiers de l'État, des concédants, des concessionnaires et des rétrocessionnaires.

Les départements et les communes qui reçoivent déjà des subventions ne pourront en obtenir de nouvelles qu'à la condition de déclarer qu'ils acceptent que toutes leurs voies ferrées subventionnées soient soumises à la présente loi, au fur et à mesure que les contrats de concession en cours seront remaniés ou viendront à expiration, sans toutefois que la quotité ou le mode de détermination des subventions puisse être modifié.

Ils seront, à ce moment, ainsi que ceux qui, en dehors de toute demande de subvention, auront fait la même déclaration, substitués à tous les droits de l'État sur les tramways qu'il leur a concédés ; l'État aura droit, sur toutes les voies ferrées d'intérêt local subventionnées, à la participation dans l'excédent des recettes prévu à l'article 19.

Est également abrogée la loi du 17 juillet 1883 (1), qui a rendu exécutoire en Algérie la loi du 11 juin 1880.

Toutefois, cette loi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un décret, portant règlement d'administration publique, ait déterminé les conditions dans lesquelles la présente loi sera rendue applicable à l'Algérie.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Le ministre de l'intérieur,

L.-L. KLOTZ.

Le ministre des finances,

Charles DUMONT.

R. POINCARÉ.

Le ministre des travaux publics,

J. TIERRY.

(1) Voir 2^e série, tome II, page 113.

Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances et décrets*, 2^e série, tome xxii, pp. 268-280

NOTES

1. Abrogée par la loi 79-475 (19 juin 1979) « transports publics d'intérêt local », elle-même abrogée à l'exception de deux articles par la loi 85-30 (9 janvier 1985) « relative au développement et à la protection de la montagne ».