

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 novembre 1978.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi relatif aux transports publics d'intérêt
local,

Par M. Auguste CHUPIN,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Lacomme, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Fernand Chatelain, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, René Debesson, Hector Dubois, Raymond Dumont, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmentier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice Prévotau, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir le numéro :

Sénat : 529 (1977-1978).

ANALYSE SOMMAIRE

Modernisation et adaptation aux techniques nouvelles de la législation applicable aux transports publics d'intérêt local. — Consécration de la relative autonomie acquise depuis le début du siècle par les collectivités locales.

Mesdames, Messieurs,

Si l'on peut se plaindre à juste titre, dans beaucoup de domaines, d'une législation en perpétuel remaniement, tel n'est pas le cas pour les transports publics d'intérêt local qui restent régis par la loi plus que sexagénaire du 31 juillet 1913.

Le seul titre de cette loi « relative aux voies ferrées d'intérêt local » suffit à souligner l'archaïsme de ce texte. On était, en effet, à cette époque, en pleine expansion des petits trains départementaux et des tramways, le rôle dévolu aux premiers étant de faire pénétrer « la civilisation » dans les campagnes les plus reculées.

Par ailleurs et en dépit de ce désir affirmé de décentralisation, la tutelle administrative et financière de l'Etat restait la règle et les procédures prévues étaient empreintes du centralisme napoléonien. A titre d'exemple, lorsqu'un conseil général voulait établir une voie ferrée sur le territoire d'un département, le dossier accompagné de l'avis de l'ingénieur en chef du département et du chef de service du contrôle départemental était transmis au Ministre des Travaux publics qui, après avoir pris l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, devait consulter le Ministre de l'Intérieur et celui des Finances dont l'accord était nécessaire pour la mise à l'enquête. En cas de désaccord, il ne fallait pas moins qu'un décret pris en Conseil des Ministres, après avis du Conseil d'Etat, pour surmonter cet obstacle. Enfin, lorsque toutes ces barrières avaient été franchies, l'exploitation devait encore se plier à un cahier des charges type approuvé en Conseil d'Etat. Par ailleurs, si ce texte innovait en prévoyant une possibilité pour les collectivités locales de recevoir une subvention de l'Etat, cette aide financière ne pouvait, en aucun cas, contribuer à la couverture des insuffisances d'exploitation et les responsables des services de transport les exploitaient, en règle générale, à leurs risques et périls.

Au triple point de vue technique, administratif et financier, une profonde refonte du texte s'imposait donc.

Au plan technique, on ne connaissait à l'époque que le transport ferroviaire, alors qu'au plan local, celui-ci ne joue plus actuellement qu'un rôle marginal, laissant la place aux autocars ou aux

autobus, sans parler des systèmes particuliers de transport que sont les téléphériques, télésièges et remonte-pentes. Il est donc apparu nécessaire d'évoquer ces matériels nouveaux.

Aux plans financier et administratif, la subvention d'exploitation est devenue la règle, comme malheureusement le déficit lui-même. C'est ainsi qu'actuellement plus du tiers des charges est couvert par des fonds publics d'origine locale.

Mais le nouveau texte ne prétend pas seulement s'adapter aux techniques et besoins nouveaux ; il marque aussi de façon plus originale un nouveau pas vers une véritable décentralisation. Dans ce but, il fait entièrement confiance aux collectivités locales pour organiser, sous leurs responsabilités, les transports d'intérêt local, que ce soit en milieu rural ou à l'intérieur des agglomérations. Cette responsabilité s'étendra, bien entendu, au contrôle et à l'équilibre financier.

Toujours dans la même optique, le rôle de l'Etat se trouve réduit et seuls nécessiteront son approbation les contrats de très longue durée. Toutefois, les conditions d'exploitation devront se plier à des règles définies par des contrats types approuvés en Conseil d'Etat.

Pour en terminer avec les orientations de ce projet de loi, précisons que celui-ci répond également à une volonté de simplification et de clarification qui doivent rendre plus aisées les relations entre exploitants et collectivités et mieux situer leurs responsabilités respectives.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre commission.
Sont soumis aux dispositions de la présente loi :	Conforme.
— les services de transports publics de voyageurs ou de marchandises exploités en régie par une ou plusieurs communes, un ou plusieurs départements ou leurs groupements ;	Conforme.
— les services de transports publics de voyageurs ou de marchandises exploités en vertu d'un contrat passé par ces collectivités ou groupements ;	Conforme.
— les services de transports publics de voyageurs ou de marchandises bénéficiant d'une contribution financière de ces collectivités ou groupements ; ne sont pas considérées comme des contributions financières au sens de la présente loi, celles qui ne sont que la contrepartie d'aménagements secondaires des services, faits à la demande d'une collectivité ou groupement et acceptés par l'exploitant ;	— les services... ... la contrepartie d'aménagements accessoires des services... ... l'exploitant ;
— les autres services réguliers de transports publics de voyageurs assurés entièrement à l'intérieur d'un périmètre des transports urbains, fixé dans des conditions définies par décret ;	— les autres services... ... transports urbains fixé dans des conditions définies par décret ;
— les services de transports publics de voyageurs par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, téléphérique, remonte-pente ou tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs sont des services de transports publics au sens du présent article.	— les services de transport de voyageurs par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, par téléphérique, remonte-pente ou... ... tracteurs sont assimilés à des services de transports publics au sens du présent article.
Les services de transports aériens, fluviaux et maritimes, les services de transports en commun de voyageurs dans la région des transports parisiens et les services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves ne sont pas soumis aux dispositions de la présente loi.	Ne sont pas soumis aux dispositions de la présente loi les services de transports aériens et maritimes,... ... réservés aux élèves.

Commentaires. — Cet article définit le champ d'application de la nouvelle loi.

Il énumère ainsi tous les services de transport public de caractère local qui sont, pour l'essentiel et en raison de leur caractère, de la responsabilité des collectivités locales ou des établissements publics régionaux et bénéficiant comme tels d'une aide financière.

Sont donc exclus, d'une part, les transports de tous ordres qui sont de la responsabilité de l'Etat ou ont un caractère national tels que les transports aériens, maritimes et fluviaux et ceux assurés par la RATP et, d'autre part, les transports publics, mais à vocation particulière et limitée, réservés, par exemple, aux écoliers.

Comme le rappelle l'exposé du projet de loi, aucune modification n'est apportée aux règles définies par le décret du 14 novembre 1949, véritable charte de la coordination des transports.

Nos observations sur cet article, qui nous paraît couvrir tous les cas possibles, se limitent à deux points relatifs : en premier lieu, aux limites apportées à la notion de contribution financière et, en second lieu, à la référence faite à certains équipements de montagne.

Concernant le premier point, nous notons que le Gouvernement entend, à juste titre, ne pas considérer comme subvention la contribution spécifique qu'accorderait une collectivité à un transporteur en reconnaissance d'un service particulier de caractère limité tel que la desserte d'un village non prévue sur l'itinéraire normal. Il est question, à ce propos, dans le texte, d'aménagements « secondaires ». Estimant cet adjectif peu approprié et ayant un caractère inutilement péjoratif, nous nous proposons d'y substituer le mot : « accessoires ».

Notre seconde observation porte, comme nous l'avons indiqué, sur les équipements de montagne tels que les funiculaires et les remonte-pentes, dont il nous paraît un peu abusif de dire qu'ils sont des transports publics. Notre première intention a donc été de supprimer toute référence à ces systèmes, mais, compte tenu du fait que l'exploitation de ceux-ci est le plus souvent subventionnée, voire assurée par les collectivités locales, il nous est apparu en définitive nécessaire qu'ils figurent dans ce texte. Toutefois, pour souligner le caractère particulier de ces engins, nous vous proposons d'écrire qu'ils sont *assimilés* à des transports publics.

Notre troisième observation concerne la non-application des dispositions de la loi aux transports fluviaux. Il a, en effet, été porté à notre connaissance que l'exploitation de nombreux bacs et passages d'eau est ou peut être l'objet de contrats passés avec les collectivités locales. Il convient donc de ne pas exclure des activités visées par le présent projet les transports fluviaux même s'il ne s'agit que d'un aspect assez particulier de ceux-ci. Nous vous proposons donc de supprimer au dernier alinéa de cet article la référence faite à ce genre de transport.

Certains pourraient, bien entendu, faire observer, à ce propos, que les transports aériens peuvent également être subventionnés par des départements ou des communes mais il s'agit, en l'espèce, d'une technique échappant au domaine des transports terrestres auxquels s'applique ce projet.

Enfin, mais ceci n'est qu'une modification de pure forme, nous estimons nécessaire d'inverser l'ordre des phrases du dernier paragraphe pour mieux marquer que celui-ci ne clôt pas une énumération mais précise les transports n'entrant pas dans le champ d'application de la loi.

Sous réserve de ces modifications, nous vous proposons d'adopter le texte qui vous est soumis.

Article 2.

Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre commission.
Les collectivités ou groupements mentionnés à l'article premier sont dénommés dans la présente loi autorités organisatrices.	Conforme.
Les services de transports définis à l'article premier sont dénommés services de transports publics d'intérêt local.	Conforme.

Commentaires. — Cet article a pour objet purement formel d'établir une terminologie que nous allons retrouver tout au long du texte de ce projet de loi. Si les mots : « transports publics d'intérêt local » nous semblent appropriés et ont d'ailleurs été consacrés par un long usage, nous aurions souhaité trouver une formule plus satisfaisante que celle « d'autorités organisatrices » pour caractériser les collectivités ou groupements responsables des transports visés à l'article premier.

Nous acceptons cependant ce terme, faute d'avoir pu en découvrir un meilleur, tout en restant ouvert à toute suggestion.

Article 3.

Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre commission.
Tout projet relatif à la création, à la modification substantielle, à la suppression, aux modalités d'exploitation d'un service de transports publics d'intérêt local ou à l'octroi d'une contribution financière par une autorité organisatrice doit faire l'objet d'une délibération portant expressément sur l'intérêt écono-	Tout projet... ... délibération portant sur l'intérêt économique...

Texte du projet de loi.

mique et social du projet, sur sa comptabilité avec les documents d'aménagement et d'urbanisme et sur les modalités techniques, administratives et financières de sa réalisation.

Lorsqu'une autorité organisatrice prévoit pour la réalisation d'un projet l'octroi d'une subvention de l'Etat, d'une contribution financière d'une collectivité locale ou d'un autre concours financier, elle ne peut adopter définitivement ce projet que si les décisions relatives à l'octroi des subventions, contributions ou concours ont été prises.

Si la réalisation d'un projet nécessite une déclaration d'utilité publique, celle-ci ne peut être prononcée que lorsque l'autorité organisatrice a adopté ce projet.

Lorsqu'un projet dépasse les limites de compétence territoriale de l'autorité organisatrice et s'il y a opposition d'une collectivité sur le territoire de laquelle des lignes sont prévues, il doit être approuvé par l'autorité supérieure.

Texte adopté par votre commission.

... administratives et financières de l'opération.

Lorsque la réalisation d'un projet est conditionnée par l'octroi d'une subvention de l'Etat, d'une contribution financière d'une collectivité locale ou d'un autre concours financier, l'autorité organisatrice ne peut adopter...

... ont été prises.

Si la réalisation...

... que lorsque ce projet est définitivement adopté.

Lorsqu'un projet...

l'autorité de tutelle.

Commentaires. — Cet article, qui précise les modalités d'intervention de « l'autorité organisatrice », est caractéristique de la profonde modification intervenue depuis la loi de 1913 puisque l'intervention du pouvoir central n'est prévue implicitement ou explicitement que dans le cas où il y a soutien financier de l'Etat ou lorsque le projet sort des limites de la compétence territoriale de ladite autorité.

Toutefois, et dans la mesure même où il laisse la plus grande indépendance aux responsables locaux, le texte entend assigner un cadre et des limites à leur délibération. Il est donc permis, à ce propos, de se demander qui appréciera par exemple, en dernier ressort, l'intérêt économique et social d'un projet ?

Votre commission n'a cependant pas d'observation de fond à présenter aux dispositions de cet article auquel elle souhaite cependant que soient apportées trois modifications de forme.

Au premier alinéa, elle juge inutile l'adverbe « expressément » et vous demande donc de le supprimer. Elle vous propose, par ailleurs, de remplacer *in fine* les mots : « sa réalisation » par les mots : « l'opération ». Le terme de réalisation sous-entend en effet que les travaux seraient terminés alors qu'il est question, en l'espèce, de l'opportunité de les entreprendre.

Au second alinéa, il ne nous apparaît pas normal qu'une autorité organisatrice puisse « prévoir » une subvention de l'Etat

ou d'une collectivité alors que, le plus souvent, la possibilité de réaliser un projet est conditionnée par l'octroi desdites subventions. Nous vous proposons donc de rédiger comme suit le début du second alinéa :

« Lorsque la réalisation d'un projet est conditionnée par l'octroi d'une subvention de l'Etat, d'une contribution financière d'une collectivité locale ou d'un autre concours financier, l'autorité organisatrice ne peut adopter... » (le reste sans changement).

Au troisième alinéa, nous vous proposons une simple modification de forme.

Au quatrième alinéa, le terme « d'autorité supérieure » nous apparaît avoir une résonance militaire peu appropriée à la nature du texte. S'agissant en fait du préfet ou du ministre, nous préférons faire référence à l'autorité « de tutelle ».

Sous réserve de ces modifications, nous vous proposons d'adopter cet article.

Article 4.

Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre commission.
Les services de transports publics d'intérêt local ne peuvent être exploités que :	Les services... exploités que :
— au moyen d'une régie instituée par l'autorité organisatrice, selon des modalités juridiques, administratives et financières définies par décret en Conseil d'Etat :	— par une régie... ... Conseil d'Etat ;
— dans le cadre d'un contrat conclu entre l'autorité organisatrice et l'exploitant, comportant une convention et un cahier des charges ; un décret en Conseil d'Etat définit les différentes catégories de contrats et détermine les clauses administratives et financières qu'ils doivent obligatoirement comporter :	— dans le cadre... cahier des charges. Un décret... ... comporter ;
— ou, dans le cadre d'un contrat conclu par une autorité organisatrice avec la SNCF, pour l'exploitation, sur une ou plusieurs lignes de son réseau, d'un service de transports publics d'intérêt local.	Conforme.
Les règlements intérieurs types des régies ainsi que les conventions types et cahiers des charges types sont approuvés par décret en Conseil d'Etat.	Conforme.

Commentaires. — Cet article traite des modes d'exploitation des services de transports publics d'intérêt local : régie ou contrat entre la collectivité et l'exploitant, la forme négative de la phrase

introduitive signifie que les deux formules énoncées sont exclusives de toute autre, l'accord passé éventuellement avec la SNCF ne constituant qu'un cas particulier de contrat.

En contrepartie de l'indépendance qui est laissée aux autorités organisatrices, le Gouvernement demande, assez justement à notre avis, que les règlements intérieurs des régions et les clauses des contrats soient conformes à des formules types approuvées en Conseil d'Etat.

Sous réserve de modification de détail, votre commission vous propose d'adopter cet article.

Article 5.

Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre commission.
Les délibérations relatives aux conventions, aux cahiers des charges et aux règlements des régions sont soumises à approbation de l'autorité supérieure :	Les délibérations...
— en l'absence de documents types ;	... de l'autorité de tutelle.
— lorsqu'il est dérogé aux documents types ;	Conforme.
— ou lorsque la durée de la convention est supérieure à dix ans.	Conforme.
Les délibérations sont considérées comme approuvées si aucune décision n'est intervenue à leur égard dans un délai de trois mois à partir de leur dépôt en préfecture ou en sous-préfecture lorsqu'elles sont soumises à approbation du préfet ; ce délai est porté à six mois lorsqu'elles sont approuvées par arrêté ministériel ou par décret.	Conforme.

Commentaires. — Cet article traduit à la fois un allègement et une simplification des procédures et une réduction au minimum de la tutelle de l'Etat. En effet, l'autorité de tutelle ne peut remettre en cause les décisions prises au plan local qu'en cas d'absence de documents types ou de dérogation à ceux-ci. Quant à l'intervention du pouvoir central également prévue pour les conventions d'une durée supérieure à dix ans, elle a essentiellement pour objet d'inciter à une révision des contrats au-delà d'un délai raisonnable correspondant à l'amortissement des installations.

Votre commission n'a pas d'observations particulières à présenter à cet article, sous réserve d'un amendement de coordination concernant la référence à l'autorité de tutelle.

Article 6.

Texte du projet de loi.

Dans un délai de trois ans à compter de la publication des décrets prévus au premier alinéa de l'article 4, les règlements intérieurs des régies et les contrats en vigueur doivent être rendus conformes aux dispositions desdits décrets. Les dispositions de l'article L. 322-2 du Code des communes ne s'appliquent pas à ces règlements intérieurs et contrats.

Dans le même délai, des contrats doivent être conclus avec les exploitants des autres services de transports publics d'intérêt local, ainsi que des autres services de transports publics créés en application de la loi du 31 juillet 1913 et qui n'ont pas fait l'objet d'une décision de suppression.

En cas de désaccord entre l'autorité organisatrice et l'exploitant, il est statué sur la révision ou sur les conditions de résiliation du contrat par décret en Conseil d'Etat.

Texte proposé par votre commission.

Conforme.

Alinéa reporté à la fin de l'article.

Conforme.

Les services de transports publics d'intérêt local, ainsi que les autres services de transports publics créés en application de la loi du 31 juillet 1913 exploités sans lien contractuel avec une autorité organisatrice devront dans le même délai de trois ans faire l'objet d'un contrat avec celle-ci.

Commentaires. — Cet article vise à laisser aux collectivités et aux exploitants un délai raisonnable pour mettre les règlements des régies et les contrats en accord avec les dispositions types qui seront définies par décret.

Les deuxième et troisième alinéas prévoient les cas où il y a exploitation sous contrat et où autorité organisatrice et exploitant ne peuvent parvenir à se mettre d'accord. Dans le premier cas, le texte stipule que des contrats doivent être conclus et dans le second cas, il s'en remet au Conseil d'Etat du soin de reviser ou de résilier le contrat en cours.

Votre commission est d'accord avec cette procédure mais elle estime tout d'abord que le troisième alinéa a mieux sa place après le premier, puisqu'il se réfère comme celui-ci au cas de contrats préexistants.

Concernant, en outre, le second alinéa qui devient ainsi le dernier, elle juge utile d'en clarifier la rédaction en indiquant que : « les services de transports publics d'intérêt local, ainsi que les autres services... exploités sans lien contractuel avec l'autorité organisatrice devront, dans le même délai de trois ans, faire l'objet d'un contrat avec celle-ci. »

Article 7.

Texte du projet de loi.

Les tarifs des services de transports publics d'intérêt local sont soumis à homologation et peuvent faire l'objet d'aménagements par l'autorité supérieure dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Texte proposé par votre commission.

Les tarifs des services de transports...
... faire l'objet d'aménagements par l'autorité de tutelle dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Commentaires. — Si désireux que soit l'Etat d'accorder l'initiative la plus large aux collectivités locales, ses responsabilités économiques ne lui permettent pas d'abandonner tout contrôle sur les tarifs que les élus locaux sont peu tentés, en province comme à Paris d'ailleurs, de porter au niveau nécessaire pour assurer une gestion équilibrée. A ce sujet, nous ne voyons pas ce que la référence à des limitations (d'ailleurs très hypothétiques) apporte au terme d'aménagement et nous vous proposons donc de supprimer les mots : « ou de limitations ».

Sous réserve de cette modification et du remplacement de l'autorité supérieure par l'autorité de tutelle votre commission vous propose d'adopter cet article.

Article 8.

Texte du projet de loi.

Les services de transports publics d'intérêt local sont soumis au contrôle de l'autorité supérieure, dans les conditions fixées par décret. Les conditions dans lesquelles les frais de contrôle sont mis à la charge des exploitations figurent parmi les clauses obligatoires des règlements intérieurs des régies et des contrats prévus à l'article 4.

Texte proposé par votre commission.

Les services de transports...
... l'autorité de tutelle, dans les conditions...
... l'article 4.

Commentaires. — Cet article découle directement du précédent en mettant à la charge des exploitants les frais de contrôle.

Il n'appelle de notre part aucune observation.

Article 9.

Texte du projet de loi.

Les services de transports publics d'intérêt local guidés le long de leur parcours en site propre sont soumis aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845 à l'exception de l'article 4. Les préfets peuvent cependant, pour des raisons de sécurité publique, imposer l'obligation de placer des clôtures sur tout ou partie du parcours et exiger la pose de barrières au croisement des chemins fréquentés.

Les autres services de transports publics d'intérêt local sont soumis aux dispositions des articles 12 à 27 de la loi du 15 juillet 1845.

Texte proposé par votre commission.

Les services...

... de l'article 4 de ladite loi. Les préfets peuvent... de sécurité publique, rendre obligatoire la pose de clôtures sur tout ou partie du parcours et de barrières au croisement des chemins fréquentés.

Conforme.

Commentaires. — Cet article stipule que les services de transport dits en site propre, c'est-à-dire disposant d'une infrastructure particulière, doivent se conformer à la loi du 13 juillet 1845 sur la police des chemins de fer sauf, toutefois, en ce qui concerne l'obligation de clôture des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie à laquelle la loi du 26 mars 1897 avait déjà permis de déroger pour la traversée de « routes de terre peu fréquentées ». Ici, la règle générale de l'isolement devient l'exception mais le préfet pourra cependant exiger la pose de clôtures dans tous les cas où il le jugera nécessaire pour la sécurité publique.

Votre commission vous propose d'apporter à ce texte quelques précisions et modifications. Elle juge nécessaire, tout d'abord, d'indiquer que l'article 4 auquel il est fait référence au premier alinéa est celui de la loi du 15 juillet 1845. Quant à la deuxième phrase du même alinéa, elle vous propose de la remanier. Pour éviter, en particulier, une formule aussi redondante que celle « d'imposer une obligation », elle vous propose de substituer à ces termes les mots : « rendre obligatoire la pose de clôtures... et de barrières ».

Article 10.

Texte du projet de loi.

Les services de transports publics de voyageurs par chemin de fer funiculaire, téléphérique, remonte-pente ou tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs, quel que soit le régime d'exploitation, sont soumis à autorisation, d'une part, avant l'exécution des travaux et, d'autre part, avant la mise

Texte proposé par la commission.

Les services...

Texte du projet de loi.

en exploitation. L'autorisation peut être refusée pour des motifs tenant à l'aménagement et à l'urbanisme ou à la sécurité.

Les tarifs des services de transports publics de voyageurs par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, téléphérique, remonte-pente ou tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs, à l'exception de ceux qui entrent dans le champ d'application de l'article 1^{er}, sont soumis à homologation et peuvent faire l'objet d'aménagements ou de limitations par l'autorité supérieure, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Ces services sont soumis, selon des modalités définies par décret, au contrôle de l'autorité supérieure.

Les services de transports publics de voyageurs par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère mentionnés à l'alinéa précédent sont soumis aux dispositions du premier alinéa de l'article 9 de la présente loi. Les autres services de transports publics mentionnés à l'alinéa précédent sont soumis aux dispositions des articles 12 à 27 de la loi du 15 juillet 1845 et aux dispositions relatives à la police, à la sécurité et à l'exploitation des chemins de fer.

Commentaires. — Cet article étend pratiquement aux funiculaires, téléphériques et autres équipements de montagne les règles applicables aux transports publics d'intérêt local auxquels ils sont assimilés.

En dehors de rectification de forme, votre commission n'a pas d'observation à présenter sur ces dispositions.

Article 11.

Texte du projet de loi.

Les services faisant l'objet de contrats conclus par un établissement public régional habilité à mettre en œuvre un schéma régional de transport sont soumis aux dispositions de la présente loi, dans les conditions fixées en tant que de besoin par décret en Conseil d'Etat.

Commentaires. — Cet article soumet aux dispositions nouvelles prévues par le projet de loi les services de transport liés par contrat avec les régions là où existe un schéma régional de transport. Une telle extension nous apparaît justifiée et de nature à assurer une coordination salubre à une échelle débordant déjà largement le cadre purement local.

Texte proposé par votre commission.

... en exploitation. Cette autorisation...
... ou à la sécurité.

Les tarifs...

... par l'autorité de tutelle, dans les conditions...

... l'autorité de tutelle.
Les services de transports...

... de l'article 9. Les
autres services...

... chemins de fer.

Texte proposé par votre commission.

Conforme.

Article 12.

Texte du projet de loi.

Les articles 3 à 8 sont applicables aux gares routières publiques de voyageurs régies par l'ordonnance du 24 octobre 1945.

Texte proposé par votre commission.

Conforme.

Commentaires. — Cet article va, comme les précédents, dans le sens d'un certain désistement du pouvoir central. En effet, selon les dispositions de l'ordonnance du 24 octobre 1945, les gares routières sont de la compétence de l'Etat. Toutefois, celui-ci a pris de plus en plus l'habitude de déléguer, dans ce domaine, ses pouvoirs aux collectivités concernées et on peut donc dire que ce texte consacre un état de fait plus qu'il n'innove réellement.

Article 13.

Texte du projet de loi.

Les décrets en Conseil d'Etat fixent en tant que de besoin les modalités d'application de la présente loi.

Texte proposé par votre commission.

Conforme.

Commentaires. — Cet article n'appelle de notre part aucune observation.

Article 14.

Texte du projet de loi.

Sont abrogés :
— les articles L. 377-2 à 5 du Code des communes ;

— le 12° de l'article 46 de la loi du 10 août 1871 modifiée relative aux conseils généraux ;

— la loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local, modifiée ;

— l'acte dit « loi du 4 mars 1942 », modifié ;

— le deuxième alinéa de l'article 2 et les articles 4 à 13 de l'ordonnance n° 45-2407 du 24 octobre 1945 sur les gares routières de voyageurs ;

Texte proposé par votre commission.

Conforme.

Conforme.

— la loi du 6 frimaire an VII relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables en tant qu'elle concerne les bacs et passages d'eau d'intérêt communal ;

— le 12° et le 13° de l'article...

... aux conseils généraux ;

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre commission.
— la loi n° 61-1174 du 31 octobre 1961, rendant applicables les articles 12 à 27 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer à certaines entreprises de transport public;	Conforme.
— le décret du 23 octobre 1935 relatif aux transports publics d'intérêt local, à l'exception de son article 13;	Conforme.
— le décret du 30 juillet 1937 relatif au déclassement des voies ferrées d'intérêt local;	Conforme.
— le titre III du décret du 12 novembre 1938 relatif à la coordination des transports;	Conforme.
— le décret n° 53-949 du 30 septembre 1953 modifié relatif aux transports publics secondaires d'intérêt local.	Conforme.

Commentaires. — L'extension de l'application de ce projet de loi aux transports fluviaux qui résulte de l'amendement adopté à l'article premier nous conduit à ajouter aux textes visés au présent article les dispositions législatives, concernant les bacs et passages d'eau, c'est-à-dire la très ancienne loi du 6 frimaire an VII.

Pour le même motif nous vous proposons de faire référence non seulement au 12° mais encore au 13° de l'article 46 de la loi du 10 août 1871.

Votre commission vous propose d'adopter le texte ainsi complété.

Article 15.

Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre commission.
La présente loi entrera en vigueur un an après sa promulgation.	Conforme.

Commentaires. — Cet article n'appelle de notre part aucune observation.

*
**

Sous réserve de ces observations et des amendements qu'elle soumet à votre examen, votre commission vous propose d'adopter le présent projet de loi.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : Au quatrième alinéa, remplacer les mots :

... aménagements secondaires...

par les mots :

... aménagements accessoires...

Amendement : Rédiger comme suit le sixième alinéa :

— les services de transport de voyageurs par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, par téléphérique, remonte-pente ou tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs sont assimilés à des services de transports publics au sens du présent article.

Amendement : Rédiger comme suit le début du dernier alinéa :

Ne sont pas soumis aux dispositions de la présente loi les services de transports aériens et maritimes réservés aux élèves.

Art. 3.

Amendement : Au premier alinéa, supprimer le mot :

... *expressément*...

et remplacer *in fine*, les mots :

... de sa réalisation.

par les mots :

... de l'opération.

Amendement : Modifier comme suit le second alinéa :

Lorsque la réalisation d'un projet est conditionnée par l'octroi d'une subvention de l'Etat, d'une contribution financière d'une collectivité locale ou d'un autre concours financier, l'autorité organisatrice ne peut l'adopter que si les décisions...
(Le reste sans changement.)

Amendement : Au troisième alinéa, remplacer *in fine* les mots :

... lorsque l'autorité organisatrice a adopté le projet.

par les mots :

... lorsque ce projet est définitivement adopté.

Amendement : A la fin du quatrième alinéa, remplacer les mots :

... l'autorité supérieure.

par les mots :

... l'autorité de tutelle.

Art. 4.

Amendement : Au début du second alinéa, remplacer les mots :
au moyen d'une régie...

par les mots :

par une régie...

Amendement : Au troisième alinéa, remplacer, à la fin du
premier membre de phrase :

... ; un...

par :

... . Un...

Art. 5.

Amendement : A la fin du premier alinéa, remplacer les mots :
... l'autorité supérieure :

par les mots :

... l'autorité de tutelle :

Art. 6.

Amendement : Reporter le second alinéa en fin d'article et le
modifier comme suit :

Les services de transports publics d'intérêt local, ainsi que les autres services
de transports publics créés en application de la loi du 31 juillet 1913 exploités sans
lien contractuel avec une autorité organisatrice devront, dans le même délai de
trois ans, faire l'objet d'un contrat avec celle-ci.

Art. 7.

Amendement : Supprimer les mots :

... ou de limitations.

Amendement : Remplacer les mots :

... autorité supérieure...

par les mots :

... autorité de tutelle..

Art. 8.

Amendement : Remplacer les mots :

... autorité supérieure...

par les mots :

... autorité de tutelle...

Art. 9.

Amendement : A la fin de la première phrase du premier alinéa, ajouter, après les mots :

... l'article 4.

les mots :

... de ladite loi.

Amendement : Modifier comme suit la seconde phrase du premier alinéa :

Les préfets peuvent cependant, pour des raisons de sécurité publique, rendre obligatoire la pose de clôtures sur tout ou partie du parcours et de barrières au croisement des chemins fréquentés.

Art. 10.

Amendement : Au début de la dernière phrase du premier alinéa, remplacer les mots :

L'autorisation...

par les mots :

Cette autorisation...

Amendement : Dans le corps du second alinéa et à la fin de celui-ci, remplacer les mots :

... l'autorité supérieure,

par les mots :

... l'autorité de tutelle,

Amendement : Au troisième alinéa, supprimer après les mots :

... de l'article 9...

les mots :

... de la présente loi.

Art. 14.

Amendement : Ajouter, après le second alinéa, un nouvel alinéa ainsi rédigé :

La loi du 6 frimaire an VII relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables en tant qu'elle concerne les bacs et passages d'eau d'intérêt communal ;

Amendement : Au troisième alinéa, ajouter, après les mots :

— le 12°...

les mots :

... et le 13°...

ANNEXES



ANNEXE I

OFFRE ET USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES PRINCIPALES AGGLOMERATIONS DE PROVINCE

AGGLOMERATIONS	POPULATION	OFFRE Véhicules-kilomètres par habitant.			USAGE Voyages par habitant.		
		Résultat 1976	1976 1973	1976 1975	Résultat 1976	1976 1973	1976 1975
			Pourcentage.			Pourcentage.	
Lyon	1 170 680	28,20	34,9	4,3	152,22	12,6	3,1
Marseille	1 070 912	20,88	4,9	1,5	82,84	1,4	1,7
Lille et sa banlieue....	935 882	13,76	3,8	0,6	52,39	4,1	4
Lille, Roubaix, Tour- coing							
Moyenne pondérée du groupe.....		21,50	17,3	2,9	89,47	6,6	0,7
Bordeaux	612 006	23,27	»	1	90,18	0,1	0,7
Toulouse	509 839	26,38	10,6	»	98,67	17,1	6,3
Nantes	453 500	15,93	11,9	7,2	63,59	15,5	4,5
Nice	437 566	13,34	31,2	3,9	71,39	26,9	5,9
Grenoble	389 088	17,92	37	9,3	57,85	24,1	9,7
Rouen	388 711	13,96	12,3	10,9	43,08	3,1	3
Toulon	378 430	9,78	18,3	18,2	44,22	6,8	4,3
Strasbourg	365 323	22,96	11,4	2,4	91,80	4,9	0,7
Valenciennes	350 399	8,23	2	0	33,11	8,6	5,5
Saint-Etienne	334 846	18,15	2,6	1,4	126,51	8,6	2,1
Moyenne pondérée du groupe.....		17,48	10,9	3,4	73,09	6,7	2,4
Nancy	280 569	20	8,5	7,7	81,38	1,4	1,7
Le Havre	264 422	15,22	10,1	7,4	61,73	18,4	23,9
Cannes - Le Cannet.....	258 479	3,16	3,4	2,4	14,77	4,8	3,7
Clermont-Ferrand	253 244	14,03	4,4	0,3	56,19	0,5	1,3
Tours	245 631	20,68	14,2	13,4	88,22	10,5	14,9
Rennes	229 310	16,66	61,3	21	67,13	43,8	10,5
Mulhouse	218 743	26,80	18,2	13	70,93	2,9	4,8
Montpellier	211 430	14,05	0,4	16,4	62,29	1,2	7,2
Douai	210 508	6,97	1,3	4,6	16,89	14,1	8
Orléans	209 234	10,84	0,9	0,3	31,13	6,3	5
Dijon	208 432	20,24	21,3	11,3	92,29	14,3	9,6
Reims	197 021	18,27	23,5	19,1	93,51	25,4	31,8
Le Mans	193 057	8,19	13,3	8,9	36,88	5,5	1,2
Brest	190 812	17,50	30,1	16,9	76,59	38,7	18,8
Angers	188 695	15,98	32,9	22,7	33,92	18,6	9,6
Dunkerque	186 314	10,19	22,8	23,9	37,35	0,3	1,7
Caen	181 390	19,56	83,1	53,5	73,19	124	45,3
Metz	181 191	16,30	16,6	10,5	66,25	1	2,3
Limoges	167 664	20,80	24,2	9,2	80,70	1,5	2,8
Avignon	162 562	5,14	11,1	1,6	10,64	4	1

AGGLOMERATIONS	POPULATION	OFFRE Véhicules-kilomètres par habitant.			USAGE Voyages par habitant.		
		Résultat 1976	1976 1973	1976 1975	Résultat 1976	1976 1973	1976 1975
		Pourcentage.			Pourcentage.		
Amiens	152 997	10,24	8,7	9,9	60,81	15,5	6,8
Vallée de la Fensch....	141 881	92,60	234,5	4,6	155,29	57,8	8,3
Montbéliard	132 343	11,37	>	>	20,89	>	>
Nîmes	131 638	11,34	20,9	15,1	37,23	1,5	2,3
Pau	126 869	5,97	8	4,6	23,60	21,3	1,5
Troyes	126 611	13,55	6,4	3,3	50,03	4	3,2
Besançon	126 349	44,91	146,2	2,2	112,94	69,7	10,8
Bayonne-Anglet-Biarritz.	121 474	9,10	16,4	8,7	33,78	2,3	7,7
Saint-Nazaire	199 418	4,18	17,1	23,8	6,35	25,5	13,5
Perpignan	117 689	15,63	1,2	3	70,32	4,9	0,5
Aix-en-Provence	110 659	6,52	24,9	28,6	28,50	11,5	17,3
Lorient	105 797	11,70	17,9	18,2	34,59	12,4	18,3
Valence	104 330	3,82	1,9	1,2	15,93	7,4	0,8
Annecy	103 543	6,28	33,6	33,5	17,49	1,8	9,1
La Rochelle.....	100 649	10,81	4,5	2,9	48,39	1,1	0
Boulogne-sur-Mer	100 581	11,51	10,5	4,6	52,83	0,9	4,1
Angoulême	100 528	17,03	10,5	12	32,02	6	13,6
Calais	100 327	7,69	10,1	8,2	42,69	14,5	13,2
Moyenne pondérée du groupe.....		15,79	33,9	11,3	55,36	14,5	8,5
Poitiers	98 554	10,63	0,9	2,9	38,29	4,5	1,6
Forbach	97 970	6,72	2,3	5,8	16,23	26,8	7
Bédiers	88 619	15,56	31,8	10,2	50,26	17,8	6,1
Bourges	86 041	12,77	23,5	1,3	48,58	12,2	8
Roanne	83 561	7,71	1,8	0,1	20,29	14,2	10,3
Colmar	83 435	7,82	2	1,5	29,85	7,7	1,2
Cherbourg	82 539	9,05	2,1	4,5	30,12	6,1	4,5
Saint-Brieuc	82 148	4,69	11,8	2,5	14,78	11,8	4,5
Arras	79 783	12,61	2,7	3,8	52,64	6	1,5
Tarbes	78 645	4,73	6,9	1,6	21,30	9	6
Melun	77 272	4,90	4,2	7,8	22,40	49,6	5,3
Creil	77 225	3,94	9,2	0,3	17,09	12	1
Belfort	75 795	7,50	4,2	2,3	31,24	15,4	7,8
Saint-Quentin	75 056	10,66	11,2	2,4	54,07	23,5	2,2
Chalon-sur-Saône	72 407	7,12	16,2	19,8	24,78	0,6	3,5
Chartres	72 246	11,28	59,1	5,1	32,84	39,3	3,5
Montluçon	71 988	10,33	8,6	1,9	25,96	1,8	4,8
Charleville-Mézières ...	69 124	4,99	36	25	20,19	3,1	5,2
Niort	64 128	3,97	7,7	1,4	11,95	12,4	2,7
Châlons-sur-Marne	63 407	9,25	28,7	15,6	37,59	2,4	0,6
Nevers	59 424	4,04	>	1,1	14,88	>	29,3
Vichy	59 062	12,80	34,6	3,7	31,17	0,4	3,1
Albi	58 924	3,94	1,8	7,8	5,81	5,8	2,7
Périgueux	57 830	4,59	1,1	4,9	17,72	3,5	1,7
Sète	54 453	5,38	4,5	2,9	20,07	7,4	1
Montceau-les-Mines	51 385	2,99	9,1	3,1	7,98	14,3	2
Le Creusot.....	45 626	4,56	10,4	1,3	15,51	2,9	4,1
Moyenne pondérée du groupe....		7,79	7,2	1,4	27,53	1,1	1,9
Moyenne pondérée pour l'ensemble des réseaux.....		16,39	20,3	5,9	65,51	8,7	3,5

ANNEXE II

SITUATION FINANCIERE DES RESEAUX DE TRANSPORT URBAIN DE PROVINCE EN 1976

L'examen des données recueillies par la direction des transports terrestres dans le cadre du fichier des réseaux de transport urbain (avec le concours du département Statistiques des transports du SAEF) fait apparaître que l'effort de développement des transports urbains de province mené depuis plusieurs années se traduit sur le plan financier des réseaux par une charge de plus en plus forte pour le budget des collectivités locales.

En effet, les produits d'exploitation ne couvrent plus que 67 % des charges hors amortissement (contre 75,5 % en 1975 et 81,4 % en 1974), ce rapport étant particulièrement bas pour les villes de 300 000 à 700 000 habitants (63,4 %).

On assiste donc à une diminution de plus en plus accentuée du taux de couverture des dépenses par les recettes du trafic (et recettes accessoires).

Cette situation est la conséquence des décisions prises par les réseaux en vue de développer le trafic en accroissant substantiellement l'offre. Les actions entreprises ont entraîné un déséquilibre accru, tant en investissement qu'en fonctionnement. Et on constate une augmentation de l'offre de 7,4 % par rapport à 1975 alors que le trafic voyageur n'a augmenté que de 4,2 %.

Néanmoins le taux d'élasticité atteint 57 % et est donc en augmentation par rapport à l'année précédente où il était de 44 %.

En outre, la limitation réglementaire du niveau des hausses tarifaires ainsi que l'incidence des restructurations tarifaires et le développement de certains tarifs sociaux ont eu pour conséquence une croissance modérée de la recette moyenne/voyageur TTC qui a évolué de la manière suivante :

- 0,81 F en 1973 ;
- 0,87 F en 1974 ;
- 0,91 F en 1975 ;
- 0,96 F en 1976.

Evolution des coûts.

En 1976, les charges d'exploitation (hors taxes et hors amortissements) atteignent 1 561 689 milliers de francs pour 1 267 834 milliers de francs en 1975, ce qui représente une augmentation de 23 %.

La structure des coûts n'a pas subi de modification : les frais de personnel tendent en effet à se stabiliser à un niveau élevé représentant en moyenne 72,2 % des charges d'exploitation, le plus élevé (75 %) étant atteint dans les villes de 300 000 à 900 000 habitants. Les autres coûts (achats consommés, impôts, travaux, fournitures, transport, frais divers de gestion...) se sont stabilisés eux aussi, représentant 27,8 % de l'ensemble des charges d'exploitation.

Evolution du personnel.

Le personnel des réseaux représente 20 338 agents, soit un accroissement de 5 % d'une année sur l'autre (19 335 agents en 1975).

Sur l'ensemble de ces agents, 62,4 % constituent le personnel roulant ; les agents d'exploitation, d'entretien et administratifs représentant respectivement 7,6 %, 22 % et 8 %. Cette décomposition est stable depuis quelques années et le nombre d'agents par véhicules n'a pas varié (2,7).

Les investissements.

Par rapport à 1975, les investissements ont augmenté de 44,4 % dans les conditions suivantes :

	TERRAIN, bâtiment.	MATERIEL roulant.	DIVERS	TOTAL
1975	34 010	212 518	23 477	270 005
1976	57 787	295 742	36 449	389 978
Pourcentage d'augmentation	69,9	39	55	44,4

Ainsi en 1976, le parc total de véhicules de réseaux de province est de 7 600, soit + 6,4 % par rapport à 1975. Il faut souligner que l'extension du parc s'accompagne aussi d'un rajeunissement puisque le pourcentage de bus de moins d'un an représente 13,5 % de l'ensemble alors qu'il n'était que de 9,8 % en 1975.

On peut noter en outre que l'importance des investissements rapportés à l'ensemble des charges (hors amortissements) s'est accrue et représente en 1976 23 % contre 21,7 % en 1975.

L'effort des collectivités locales.

La couverture des charges décrites ci-dessus est assurée essentiellement par le produit du versement transport, la participation des collectivités locales (fonctionnement et investissement) étant toutefois en très nette progression.

Rapportée au nombre de voyageurs pour tenir compte de l'importance des réseaux, la progression du coût non supportée par l'usager a été multipliée par 4 depuis 1973 et représente en 1976 0,89 F par voyageur.

L'effort financier accompli sur le plan local, par l'intermédiaire soit du versement transport, soit du budget des collectivités, représentait en 1976, sur l'ensemble des réseaux de surface, une charge de 54,36 F par habitant, variant ainsi selon la taille de l'agglomération :

	Voyageur.	Habitant.
Villes de plus de 900 000 habitants	0,77 F	71,94 F
Villes de 300 à 900 000 habitants	1,04 F	72,54 F
Villes de 100 à 300 000 habitants	0,88 F	43,88 F
Villes de moins de 100 000 habitants	0,92 F	22,05 F
Ensemble	0,89 F	54,36 F

Les villes de moins de 100 000 habitants ont une charge relativement faible rapportée au nombre d'habitants mais forte par rapport au nombre de voyageurs et aux charges d'exploitation, les petits réseaux étant peu fréquentés.

La position des villes de 100 000 à 300 000 habitants se situe dans la moyenne.

En revanche, les réseaux des agglomérations de plus de 900 000 habitants ont une charge plus lourde en francs par habitant, mais ramenée au nombre de voyageurs ou aux charges d'exploitation elle est relativement moins forte.

ANNEXE III

LOI DU 31 JUILLET 1913 RELATIVE AUX VOIES FERRÉES D'INTERET LOCAL

(Modifiée par les lois des 22 avril 1916, 28 avril 1920, 13 août 1920,
les décrets-lois des 1^{er} octobre 1926, 23 octobre 1935 et 12 novembre 1938.)

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 de 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'Etat.

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'Etat 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.

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'Etat.

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'Etat, 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.

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'Etat.

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 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'Etat, 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 et 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'Etat.

« 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. Lorsqu'il est fait appel à la subvention de l'Etat, le décret est rendu dans les mêmes formes, après avis des Ministres de l'Intérieur et des Finances. » (2)

Art. 11. — Lorsque la déclaration d'utilité publique d'une ligne départementale est prononcée, le préfet, après 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

(1) La loi du 22 mars 1890 a été modifiée par celle du 13 novembre 1917. Voir le décret du 30 septembre 1953.

(2) Ainsi modifié par l'article premier du décret-loi du 23 octobre 1935.

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 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'Etat 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 (1).

L'Etat donne ces subventions en capital ou en annuités. La loi (2) déclarative d'utilité publique fixe le mode adopté et le maximum des sacrifices de l'Etat.

L'Etat peut, dans les mêmes conditions et suivant les mêmes règles, allouer aux départements et aux communes des subventions pour l'électrification des voies ferrées existantes, ou pour l'exécution de travaux ayant pour but d'améliorer, lors de leur reconstruction, les conditions d'établissement de voies ferrées détruites ou endommagées par faits de guerre. L'approbation des projets relatifs à l'électrification ou aux travaux d'amélioration susvisés, et, s'il y a lieu, leur déclaration d'utilité publique sont poursuivies conformément aux dispositions du titre premier (3).

« Pour le calcul de la subvention afférente aux travaux d'amélioration, l'application du barème de l'article 14 ci-après sera déterminée d'après la valeur du centime départemental d'avant-guerre. » (3).

Art. 14. — La subvention à allouer par l'Etat 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 les 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 (4) :

POUR UN TOTAL MAXIMA de subventions allouées ou à allouer par les lois et décrets de concession compris entre les limites ci-après :	QUOTITE 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 2,5.	< 2,5.
	Pourcentage.					
0 à 200 000 F.....	50	55	60	65	70	75
200 000 à 400 000 F.....	50	50	55	60	60	65
400 000 à 600 000 F.....	50	50	50	50	50	50
600 000 à 800 000 F.....	40	40	40	40	40	40
800 000 à 900 000 F.....	20	30	30	30	30	30
900 000 à 1 100 000 F.....	20	20	20	20	20	20
1 000 000 à 1 100 000 F.....	10	10	10	10	10	10
Au-delà de 1 100 000 F.....	>	>	>	>	>	>

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, 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'Etat ne peut contribuer à couvrir les insuffisances de l'exploitation.

(1) Cette disposition n'est pas applicable aux tramways.

(2) C'est maintenant un décret qui déclare l'utilité publique (art. 1^{er}, décret-loi du 23 octobre 1935).

(3) Ainsi complété en vertu de l'article 2 de la loi du 13 août 1920.

(4) Voir l'article 3 de la loi du 13 août 1920.

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'Etat est calculée comme si la ligne était concédée par le département lui-même.

Art. 15 (1). — Lorsque des subventions seront allouées à un département, à une commune en vertu de la loi du 11 juin 1880, 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 deuxième, 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 plus 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'Etat 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'Etat est supérieure à 50 %, 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'Etat 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 arrêtée 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.

Art. 17. — Lorsque la subvention de l'Etat 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 constitué 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'Etat 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'exploitation augmentées de l'intérêt et de l'amortissement de la part du capital que le concessionnaire aurait 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'Etat, les départements ou les communes dans la proportion de leurs subventions.

(1) Voir l'article 3 de la loi du 13 août 1920.

Lorsque le concours alloué par l'Etat 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'Etat renonce à toute participation dans le produit des recettes.

Art. 20. — Pour le calcul de la subvention de l'Etat 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.

Art. 21. — 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.

Art. 22. — Les dépenses annuelles de l'exploitation sont calculées :

Soit d'après leur montant réel et dûment justifié, limité ou non à un « maximum avec prime d'économie » (1) ;

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 les limites déterminées, seront portées à un compte d'attente dont le montant, augmenté des intérêts simples à un taux qui ne peut excéder 4 %, 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 les 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 (2). — 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.

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

Art. 27 (2). — Aucune concession ne peut être accordée sans que le concessionnaire engage dans l'entreprise une somme au moins égale au cinquième du

(1) Ainsi modifié par l'article 2 du décret-loi du 23 octobre 1933.

(2) Voir l'article 4 de la loi du 28 avril 1920.

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 ces emprunts antérieurs, sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre.

TITRE III

Conditions générales des concessions.

Art. 30. — Le cahier des charges détermine :

1° 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° Les droits et les obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession ;

3° 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 statuant au contentieux.

Art. 31 (1). — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le préfet. Si la ligne s'étend sur plusieurs départements et s'il s'agit de tarifs communs à plusieurs lignes s'étendant sur plusieurs départements, l'homologation est donnée, après instruction concertée des services de contrôle, par le préfet de chaque département intéressé. En cas de désaccord, il est statué par le Ministre des Travaux publics.

Les tarifs des frais accessoires sont fixés dans les mêmes conditions, sur la proposition du concessionnaire ou exploitant et après avis du conseil général ou du conseil municipal intéressé, soit par le ou les préfets, 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 % de leur montant total. Ils sont ensuite répartis entre le personnel du service local du contrôle, par les soins du préfet, suivant des règles fixées, après avis du conseil général ou du conseil municipal intéressé, par le Ministre des Travaux publics.

Art. 33 (2). — « Les modifications aux conditions de la concession sont approuvées dans les formes prévues par le deuxième alinéa de l'article 10, si elles comportent soit un changement au maximum de la subvention de l'Etat ou aux autres clauses d'ordre financier réglant les rapports de l'Etat avec les concédants, les concessionnaires ou les rétrocessionnaires, soit un changement dans la consistance de la concession, telle qu'elle résulte de l'acte déclaratif d'utilité publique, soit des expropriations.

« Les autres modifications aux conditions de la concession, notamment celles qui ont pour objet un changement du régime d'exploitation portant soit sur les conditions du service des trains et des stations, soit sur les tarifs, sur les clauses financières n'intéressant pas les finances de l'Etat, soit sur le mode de traction, soit sur la substitution totale ou partielle des services automobiles aux services par voie ferrée, sont approuvées par arrêté du Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre de l'Intérieur.

(1) Texte nouveau résultant de l'article 4 du décret du 1^{er} octobre 1948.

(2) Texte nouveau résultant de l'article 3 du décret-loi du 23 octobre 1933.

« Toutefois, sous réserve de l'application des prescriptions relatives à la coordination des transports, les préfets peuvent approuver les modifications visées à l'alinéa précédent en vue de leur application immédiate à titre provisoire, pour une durée maximum d'un an renouvelable une fois, à charge pour eux, s'il y a lieu à approbation définitive ou à prolongation au-delà de deux ans du régime provisoire, de saisir le Ministre des Travaux publics en temps utile, après avoir procédé de leur chef aux enquêtes prévues par la loi. »

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

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 prévu à l'article 4.

Art. 37 (1). — « En cas de rachat, la délibération du conseil général ou du conseil municipal doit être approuvée par un décret délibéré en Conseil d'Etat, sur le rapport du Ministre des Travaux publics, après avis des Ministres de l'Intérieur et des Finances. »

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.

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 fait par le premier président et les présidents réunis de la Cour d'appel dans le ressort de laquelle se trouve le département ou la commune intéressé.

(1) Texte nouveau, résultant de l'article 4 du décret-loi du 23 octobre 1933.

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'Etat.

Dans ce cas, l'Etat 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'Etat et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'Etat sont déterminés, sauf recours devant le Conseil d'Etat 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 F (1).

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 uniforme.

Toutefois, les tramways concédés au moment de la promulgation de la présente loi continueront à bénéficier du droit réduit.

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 à un 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 est applicable aux voies ferrées d'intérêt local, à l'exception de l'article 4 pour les parties de ces voies établies sur 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 sur les chemins vicinaux (2).

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

(1) Ce droit a été porté à 10 F par l'article premier du décret-loi du 3 août 1926.

(2) Actuellement, l'article premier du décret-loi du 30 octobre 1933 sur les procédures d'expropriation.

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 (1). — Les voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou des ports de navigation intérieure et celles qui desservent les ports aériens, lorsqu'elles n'ont pas le caract. 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 rachetées 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 maritime ou de navigation intérieure ou desservant un port aérien ne constituent pas une dépendance des lignes aboutissant à ce port, elles sont établies ou concédées par l'Etat.

Dans ce cas, leur établissement est déclaré d'utilité publique par décret délibéré en Conseil d'Etat, 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 aux 3^e et 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 ;

2^o Les conditions dans lesquelles seront fixées et payées les subventions dues par l'Etat, les départements ou les communes, ainsi que celles dans lesquelles la part des bénéfices revenant à l'Etat, 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 services 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 ces dispositions qui règlent les droits de propriété et les rapports financiers de l'Etat, des concédants, des concessionnaires et des rétrocessionnaires (2).

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 concessions 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'Etat sur les tramways qu'il leur a concédés ; l'Etat aura droit, sur toutes les voies ferrées d'intérêt local subventionnées, à la participation dans l'excédent des recettes prévu à l'article 19.

(1) Texte nouveau résultant de la loi du 28 février 1925, *Journal officiel* du 7 mars 1925.

(2) Voir les articles 13, 15, 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880, réglant les rapports financiers mentionnés dans cet article.

Est également abrogée la loi du 17 juillet 1883, 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'Etat.

Fait à Paris, le 31 juillet 1913.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,

J. THIERRY.

Le Ministre de l'Intérieur,

L.-L. KLOTZ.

Le Ministre des Finances,

Ch. DUMONT.