

CHEMINS DE FER

DE

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE



EXTRAITS

De la Loi du 15 Juillet 1845

et du Décret du 11 Novembre 1917

portant Règlement d'administration publique sur la Police,
la Sûreté et l'Exploitation des Chemins de fer
d'intérêt général et d'intérêt local.

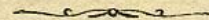
CHÉMINS DE FER
DE
PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SERVICE DE LA VOIE

EXTRAITS

De la Loi du 15 Juillet 1845
et du Décret du 11 Novembre 1917

portant Règlement d'administration publique sur la Police,
la Sécurité et l'Exploitation des Chemins de fer
d'intérêt général et d'intérêt local.



PARIS.
IMPRIMERIE MAULDE, DOUMENC ET C^{ie}

144, Rue de Rivoli, 144

—
1918

EXTRAIT

DE LA

LOI DU 15 JUILLET 1845

SUR LA

POLICE DES CHEMINS DE FER

TITRE PREMIER

Mesures relatives à la conservation des
Chemins de fer.

ART. 4.

Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'Administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.

ART. 5.

A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure

du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut, d'une ligne tracée à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

ART. 6.

Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

ART. 7.

Il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

ART. 8.

Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'exède pas celle du remblai du chemin ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

ART. 9.

Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquêtes.

TITRE III

Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les Chemins de fer.

ART. 16.

Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé

un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessure, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

ART. 17.

Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

ART. 18.

Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus par l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de cent à cinq cents francs.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de vingt-cinq à trois cents francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis par le jugement sous la surveillance de la haute police pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans ni excéder cinq ans.

ART. 19.

Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de cinquante à mille francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de trois cents à trois mille francs.

ART. 20.

Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans, tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

ART. 21.

Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de seize à trois mille francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

ART. 22.

Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'État, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'État sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

ART. 23.

Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres I^{er} et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, garde-mines, agents

de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'Administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'Administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

ART. 24.

Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

ART. 25.

Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

ART. 26.

L'art. 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

ART. 27.

En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

EXTRAIT

DU

Décret du 11 Novembre 1917

Portant Règlement d'administration publique
sur la Police, la Sûreté
et l'Exploitation des Chemins de fer d'intérêt général
et d'intérêt local

TITRE II

Des Gares et de la Voie.

ART. 16.

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

Le Ministre des travaux publics et des transports fixe, la Compagnie entendue, les conditions dans lesquelles les passages à niveau et les tunnels, s'il y a lieu, doivent être éclairés.

TITRE V

Du Départ, de la Circulation et de l'Arrivée
des Trains.

ART. 42.

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

Toutefois, pour l'arrivée, une tolérance peut être accordée par le Ministre.

ART. 27.

En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

EXTRAIT

DU

Décret du 11 Novembre 1917

Portant Règlement d'administration publique
sur la Police, la Sûreté
et l'Exploitation des Chemins de fer d'intérêt général
et d'intérêt local

TITRE II

Des Gares et de la Voie.

ART. 16.

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

Le Ministre des travaux publics et des transports fixe, la Compagnie entendue, les conditions dans lesquelles les passages à niveau et les tunnels, s'il y a lieu, doivent être éclairés.

TITRE V

Du Départ, de la Circulation et de l'Arrivée
des Trains.

ART. 42.

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

Toutefois, pour l'arrivée, une tolérance peut être accordée par le Ministre.

Les mesures propres à maintenir, entre les trains qui se suivent, l'intervalle de temps ou d'espace nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation sont déterminées par le Ministre, la Compagnie entendue.

Des signaux sont placés à l'entrée des gares, dans les gares et sur la voie, partout où cela est jugé utile pour faire connaître aux mécaniciens s'ils doivent arrêter ou ralentir leur marche.

En cas d'insuffisance des signaux établis par la Compagnie, le Ministre prescrit, la Compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

ART. 48.

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

Ces agents sont pourvus, le jour et la nuit, de signaux d'arrêt et de ralentissement.

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

En cas d'insuffisance, le Ministre des travaux publics et des transports règle le nombre des agents de ces diverses catégories, la Compagnie entendue.

ART. 49.

Dans le cas où soit un train, soit une machine isolée s'arrête accidentellement sur la voie, des

signaux de protection sont faits dans les conditions déterminées par les règlements de la Compagnie dûment homologués.

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

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

ART. 51.

Lorsque les travaux de réparation effectués sur une voie sont de nature à en altérer momentanément la stabilité, ils doivent être protégés par des signaux d'arrêt ou de ralentissement.

ART. 52.

Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, la circulation doit s'effectuer momentanément sur une seule voie, il doit être placé un garde auprès des aiguilles de chacun des changements de voie extrêmes.

Les gardes ne laissent les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation que dans les conditions prescrites par les règlements homologués ou les ordres de service de la Compagnie.

Il est donné connaissance au service du contrôle des mesures prises pour assurer la circulation sur la voie unique.

ART. 56.

Avant la mise en marche, à l'approche des gares, des passages à niveau en courbe, ainsi que des autres passages à niveau et bifurcations désignés par le Ministre des travaux publics et des transports, à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe et des souterrains, le mécanicien doit faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

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

Le sifflet peut être remplacé par un autre signal acoustique approuvé par le Ministre.

TITRE VII

Police et Surveillance.

ART. 70.

La surveillance de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général s'exerce concurremment :

Par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, les conducteurs des ponts et chaussées, les contrôleurs des mines ;

Par les fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale ;

Par les commissaires du contrôle de l'Etat ;

Et par les autres agents du contrôle.

Les attributions de ces agents sont définies par les règlements d'administration publique déterminant l'organisation du service du contrôle.

ART. 75.

Toutes les fois qu'il arrive un accident sur le chemin de fer d'intérêt général, il en est fait immédiatement déclaration par la Compagnie ou par ses agents au commissaire du contrôle de l'Etat de la circonscription.

Lorsque l'accident présente une certaine gravité, la Compagnie exploitante avise, en outre, par la voie la plus rapide, le Ministre des travaux publics et des transports, le Directeur du service de contrôle, le Préfet du département, les ingénieurs du contrôle de la voie et de l'exploitation.

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

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

ART. 77.

Il est défendu à toute personne (1) :

1° De modifier ou déplacer sans autorisation et de dégrader, déranger ou altérer, pour quelque

(1) Par toute personne, il faut entendre :

1) les personnes étrangères au service du chemin de fer ;

2) les agents du chemin de fer en dehors de l'exercice de leurs fonctions.

cause que ce soit, la voie ferrée, les talus, clôtures, barrières, bâtiments et ouvrages d'art, les installations de production, de transport et de distribution d'énergie, ainsi que les appareils et le matériel de toute nature servant à l'exploitation ;

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

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

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

5° De pénétrer, circuler ou stationner, sans autorisation régulière, dans les parties de l'enceinte ou des dépendances de la voie ferrée qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire aucuns animaux ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner aucun véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer aucuns matériaux ou objets quelconques ;

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

ART. 84.

Les cantonniers, garde-barrières et autres agents du chemin de fer doivent faire sortir

immédiatement toute personne (1) qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin ou dans quelque portion que ce soit des dépendances de la voie ferrée où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

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

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

TITRE VIII

Dispositions diverses.

ART. 90.

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

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

(1) Par toute personne, il faut entendre :

1) les personnes étrangères au service du chemin de fer ;

2) les agents du chemin de fer en dehors de l'exercice de leurs fonctions.

Un règlement arrêté par la compagnie et approuvé par le Ministre des travaux publics et des transports détermine les quantités de vin, bière, cidre, poiré ou hydromel non additionnés d'alcool que les agents des diverses catégories peuvent prendre avec eux, pour leur consommation personnelle pendant le service.

ART. 92.

Tout agent employé sur les chemins de fer est revêtu d'un uniforme ou d'un signe distinctif.

ART. 96.

Des exemplaires du présent décret sont constamment affichés dans les gares, à la diligence des Compagnies.

Le conducteur principal d'un train en marche doit également être muni d'un exemplaire du décret.

Des extraits contenant les dispositions qui concernent chacun d'eux sont délivrés aux mécaniciens, chauffeurs, garde-freins, cantonniers, garde-barrières et autres agents employés sur la voie ferrée.

Des extraits, contenant les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, sont placés dans chaque compartiment.

ART. 97.

Sont constatées, poursuivies et réprimées conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les

contraventions au présent décret, aux décisions rendues par le Ministre des travaux publics et des transports et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les Préfets, pour l'exécution du dit décret.

Pour extraits conformes :

PARIS, le 1^{er} Février 1918.

L'Ingénieur en chef du Service de la Voie,

ETIENNE.