

Mémorial

du



Memorial

des

Grand-Duché de Luxembourg. Großherzogtums Luxemburg.

Judi, le 17 juillet 1952.

N° 43

Donnerstag, den 17. Juli 1952

Arrêté grand-ducal du 23 juin 1952, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer à voie normale et à voie étroite.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu l'art. 5 de la loi du 16 juin 1947, portant approbation de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché et des conventions annexes ;

Vu l'art. 6 du Cahier des charges de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois ;

Vu l'avis émis par la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois le 8 novembre 1948 ;

Vu la loi du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Titre I^{er}. — **Dispositions générales.**

Art. 1^{er}. Les dispositions du présent règlement sont applicables à toutes les voies ferrées publiques, tant à section normale qu'à section étroite, établies sur le territoire du Grand-Duché, sous réserve des restrictions mentionnées en tête des articles qui ne sont pas applicables à certaines catégories de voies.

Titre II. — **Des gares et de la voie.**

Art. 2. Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs

dépendances accessibles au public sont réglées par des arrêtés ministériels, sur la proposition de l'exploitant.

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

Art. 3. L'exploitant n'est admis à réclamer aucune indemnité à raison :

soit des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner aux ouvrages de la voie ferrée ;
soit de l'état de la chaussée et des conséquences qui pourraient en résulter pour l'état et pour l'entretien de la voie ;

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

Art. 4. (Applicable seulement aux sections à voie étroite établies sur les voies publiques).

Lorsque les travaux exécutés sur une voie publique empruntée par une voie ferrée doivent interrompre momentanément la circulation sur celle-ci, l'administration des Ponts et Chaussées devra en informer préalablement l'exploitant.

Dans ce cas, le Ministre des Transports peut mettre l'exploitant en demeure de maintenir provisoirement les communications en déplaçant momentanément les voies, moyennant versement à son profit d'une indemnité correspondant aux frais occasionnés de ce chef.

Art. 5. (Applicable seulement aux sections à voie étroite établies sur les voies publiques).

La modification ou la suppression définitive d'une partie des voies ferrées établies sur une voie publique peut être prononcée par le Ministre des Transports, à

la requête de l'administration des Ponts et Chaussées, sous réserve de la détermination des indemnités dues par cette autorité.

Ne donne lieu à aucune indemnité le déplacement définitif des voies ferrées exécuté aux frais de l'administration des Ponts et Chaussées comme conséquence nécessaire de travaux exécutés pour l'entretien ou l'amélioration de la voie publique.

Art. 6. Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique, l'exploitant est tenu d'en placer sur les points qui sont désignés par le Ministre des Transports.

Art. 7. (Applicable seulement aux sections à voie étroite établies sur les voies publiques).

Le Ministre des Transports déterminera les sections de la ligne où la voie doit être établie au niveau de la chaussée, avec rails noyés, en restant accessible et praticable pour les véhicules autres que ceux circulant sur rails et ceux où elle doit être placée sur un accotement praticable pour les piétons, mais interdit à ces mêmes véhicules. Il détermine également les largeurs qui doivent être réservées pour la libre circulation sur la voie publique. Les dispositions prescrites doivent assurer la sécurité des piétons qui circulent sur la voie publique et celle des riverains de cette voie.

Si l'emplacement occupé par la voie ferrée reste accessible et praticable pour les véhicules mentionnés à l'alinéa précédent, les rails doivent être à gorge. A titre exceptionnel, le Ministre des Transports pourra autoriser l'emploi de contrerails. La largeur des ornières ou vides ne peut excéder cinquante millimètres (0,050), sauf exception autorisée par le Ministre des Transports.

Les voies ferrées sont posées au niveau de la chaussée, sans saillie ni dépression sur le profil normal de celle-ci.

Art. 8. Le chemin de fer et toutes ses dépendances sont constamment entretenus dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains soient assurés avec le maximum de sécurité et de facilité.

Toutefois cette obligation est limitée :

1° En cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu.

2° En cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou section de ligne,

conformément à l'art. 4 des statuts de l'exploitant, en ce qui concerne le gros-œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans la deuxième hypothèse, le Ministre des Transports peut autoriser l'exploitant à supprimer les installations de chemin de fer rendues inutiles par des transformations ainsi apportées à l'exploitation.

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

Art. 9. Partout où besoin sera, des agents seront placés en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles ou autres appareils de la voie.

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

Art. 10. Partout où le chemin de fer à voie normale traverse à niveau une voie de terre, il est établi des barrières, sauf exceptions autorisées par le Ministre des Transports conformément aux dispositions de l'art. 17, alinéa 3, du cahier des charges des CFL.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières sont réglés par le Ministre des Transports sur la proposition de l'exploitant.

Art. 11. Les gares et leurs abords sont éclairés la nuit pendant la durée du service.

Le Ministre des Transports fixe, l'exploitant entendu, les conditions dans lesquelles les passages à niveau et les tunnels, s'il y a lieu, doivent être éclairés.

Titre III. — Du matériel employé à l'exploitation.

Art. 12. Les locomotives, les tenders, les voitures à voyageurs, les wagons et tout autre matériel roulant doivent satisfaire aux conditions que le Ministre des Transports juge nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs et des agents pendant la circulation et la formation des trains.

Les programmes des acquisitions ou de transformation de matériel roulant, de mobilier ou d'outillage doivent être soumis à l'approbation du

Ministre des Transports par l'exploitant qui produira, à l'appui de sa demande, les plans, dessins et tous documents demandés par le Ministre des Transports.

Art. 13. Il est tenu des états de service pour toutes les locomotives et voitures motrices. Ces états, inscrits sur des registres qui doivent être tenus constamment à jour, indiquent, pour chaque machine, la date de la mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues et le renouvellement de ses diverses pièces.

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

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

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

Art. 14. Les locomotives et autres véhicules moteurs ne peuvent être mis en service qu'après établissement d'un procès-verbal de réception signé par le Directeur de l'Administration exploitante, ou de son délégué, et dont un exemplaire est remis au Service du Contrôle de l'Etat. Ce procès-verbal doit constater que l'engin est conforme aux conditions du cahier des charges relatif à sa fourniture et qu'il satisfait à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Art. 15. Les locomotives doivent être pourvues, sauf exceptions autorisées par le Ministre des Transports, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustible tombant de la grille et d'empêcher la sortie de flammèches par la cheminée.

Art. 16. Les voitures destinées au transport des voyageurs doivent être commodes et présenter les dispositions que le Ministre des Transports juge nécessaires pour la sécurité des voyageurs.

Le Ministre des Transports détermine, l'exploitant entendu, les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur.

Toute voiture (voitures motrices comprises) porte à l'intérieur, l'indication, en chiffres apparents, du nombre des places pour voyageurs assis, et, lorsque l'aménagement des voitures prévoit des emplacements spéciaux réservés au transport des voyageurs debout, le nombre des places debout.

Les accès des voitures sont pourvus de dispositifs de fermeture dont la manœuvre doit toujours être simple.

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

Art. 17. Les véhicules mus par un moteur à explosion ou à compression ainsi que les véhicules comportant un chauffage autonome à feu nu doivent être munis de moyens efficaces de lutte contre l'incendie.

Art. 18. Toute voiture à voyageurs ne peut être mise en service qu'après l'établissement, d'un procès-verbal de réception signé par le directeur de l'Administration exploitante ou son délégué et dont un exemplaire est adressé au Service du Contrôle de l'Etat. Ce procès-verbal doit constater que le véhicule est conforme aux conditions du cahier des charges de sa fourniture et qu'il a satisfait aux prescriptions des règlements en vigueur.

Art. 19. Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce doivent porter :

- 1° la désignation en toutes lettres ou par initiales du chemin de fer auquel ils appartiennent ;
- 2° un numéro d'ordre.

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

Art. 20. L'exploitant doit entretenir constamment en bon état les locomotives, les voitures,

wagons et tout autre matériel roulant nécessaire à l'exploitation commerciale des chemins de fer.

En cas d'insuffisance d'entretien, le Ministre des Transports prescrit, l'exploitant entendu, les dispositions qu'il juge nécessaires pour la sécurité ou l'hygiène publiques.

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

Ces engins ou véhicules ne pourront être remis en service qu'en vertu d'une autorisation de la part du Ministre.

Titre IV. — De la composition des trains.

Art. 21. Les trains réguliers de voyageurs doivent contenir des places en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer. Toutefois le Ministre des Transports peut autoriser l'exploitant à limiter, soit d'une façon permanente, soit d'une façon temporaire pendant les périodes d'affluence exceptionnelle, le nombre de places offertes dans les trains figurant sur la liste qui sera dressée par l'exploitant et portée par ses soins à la connaissance du public.

Certaines des places offertes peuvent, pour les parcours à petite distance et avec l'autorisation du Ministre des Transports, consister en places debout.

Les tarifs peuvent comporter, sur la proposition de l'exploitant, toutes mesures utiles pour assurer l'échelonnement du trafic au cours des périodes d'affluence.

Le maximum du nombre des véhicules des trains est fixé pour chaque ligne ou section de ligne par un règlement de l'exploitant, approuvé par le Ministre des Transports.

Art. 22. Chaque train doit être accompagné par un mécanicien ou agent assimilé chargé de la conduite du train.

Lorsque le train est remorqué par une machine à vapeur, il doit y avoir à bord de la machine un chauffeur chargé de l'alimenter. Le chauffeur n'est toutefois pas nécessaire si la machine satisfait à certaines conditions techniques, fixées par le Mi-

nistre des Transports sur la proposition de l'exploitant, et pouvant d'ailleurs être différentes suivant les sections des lignes ; le mécanicien est alors chargé de l'alimentation de la machine.

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

Art. 23. Chaque train doit comporter un nombre d'agents d'accompagnement suffisant pour la bonne exécution du service.

Le nombre total d'agents de toute nature se trouvant dans le train devra être de deux au minimum sur les lignes à double voie.

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

Art. 24. Chaque train doit être muni de moyens de freinage conformément aux règles fixées par le Ministre des Transports, sur proposition de l'exploitant, les freins des véhicules étant actionnés, soit par le mécanicien à l'aide du frein continu, soit directement par les gardes-freins.

Art. 25. Les règles de composition des trains sont déterminées par le Ministre des Transports, sur proposition de l'exploitant.

Art. 26. Le Ministre des Transports, sur proposition de l'exploitant, arrête les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses et des matières infectes ; il détermine notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

Art. 27. Le chef de train ou son remplaçant et, sauf les exceptions autorisées par le Ministre des Transports, les gardes-freins, sont mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas

d'accident, le signal d'alarme au moyen d'un dispositif autorisé par le Ministre des Transports sur la proposition de l'exploitant.

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

Art. 28. Pendant la nuit et pendant le jour au passage des souterrains désignés par le Ministre des Transports, sur proposition de l'exploitant, les fanaux des trains doivent être allumés et les voitures destinées aux voyageurs éclairées intérieurement.

Ces voitures doivent être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le Ministre des Transports.

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

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

Titre V. — De la circulation des trains.

Art. 29. La vérification du bon état des machines, tenders, voitures motrices et véhicules d'un train est faite avant le départ dans les conditions fixées par les règlements de l'exploitant.

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

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

Art. 30. Aucun train ne doit partir d'une gare, ni arriver avant l'heure déterminée par l'horaire de la marche des trains.

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

Les règles à suivre pour assurer la sécurité de la circulation des trains sont déterminées par un règlement de l'exploitant approuvé par le Ministre des Transports.

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 l'exploitant, le Ministre des Transports prescrit, l'exploitant entendu, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

Art. 31. Sauf le cas de force majeure, de réparation de la voie ou de nécessité de service précisée par un ordre écrit, les trains ne doivent s'arrêter qu'aux gares ou aux points de stationnement autorisés.

Les voies affectées à la circulation des trains doivent être couvertes par des signaux, ainsi qu'il est dit à l'art. 39 ci-après, dans les cas où il y a nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons.

Art. 32. (Applicable seulement aux sections à voie étroite établies sur les voies publiques).

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

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

Les autorisations ne peuvent être données qu'à titre précaire et révocable.

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

Art. 33. Le Ministre des Transports détermine, sur proposition de l'exploitant, la vitesse maximum des trains de toute nature sur les diverses parties de chaque ligne et les mesures spéciales de précaution à prendre pour la circulation des trains sur les parties de lignes qui offriraient un danger particulier.

Art. 34. (Applicable seulement aux sections à voie étroite établies sur les voies publiques).

Le maximum de la longueur des trains est fixé par le Ministre des Transports, sur proposition de l'exploitant.

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

Une sablière ou tout autre dispositif, agréé par le Ministre des Transports sur la proposition de l'exploitant et l'avis du Service du Contrôle, pour augmenter au besoin l'adhérence des roues motrices sur les rails, doit être à la disposition du mécanicien et constamment entretenu en bon état de fonctionnement.

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

Le Ministre des Transports après avis du Service du Contrôle et sur proposition de l'exploitant, peut imposer des conditions spéciales de freinage qui sont reconnues nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité pour les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

Le frein continu et automatique est obligatoire sur tout convoi, sauf les dérogations admises par le Ministre des Transports sur proposition de l'exploitant.

Art. 35. (Applicable seulement aux sections à voie étroite établies sur les voies publiques).

Les machines circulant sur les voies ferrées occupant des voies publiques ne doivent répandre sur celles-ci ni escarbilles, ni cendres, ni huile, ni graisse, ni eau. Il est expressément défendu au personnel de conduite d'effectuer le nettoyage des grilles du foyer sur la voie publique.

Art. 36. Des agents chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie sont placés sur la ligne en nombre suffisant pour assurer la sécurité de la circulation des trains.

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

Des agents sont en outre placés à des endroits déterminés pour la manœuvre des signaux fixes et,

s'il y a lieu, pour l'annonce des trains de proche en proche.

En cas d'insuffisance, le Ministre des Transports règle, l'exploitant entendu, le nombre des agents de ces diverses catégories.

Art. 37. Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée s'arrête accidentellement sur la voie, des mesures de protection sont prises dans les conditions déterminées par les règlements homologués de l'administration exploitante.

Les mécaniciens, les chefs de train, les conducteurs et les gardes 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. 38. (Applicable seulement aux sections à voie étroite établies sur les voies publiques).

Toute voiture motrice isolée ou tout train porte extérieurement des fanaux réflecteurs dont le nombre, la couleur, l'emplacement et l'intensité lumineuse sont déterminés par le Ministre des Transports, sur proposition de l'exploitant.

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

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

Les véhicules ou rames en stationnement non munis de l'éclairage réglementaire doivent être signalés par deux feux rouges satisfaisant aux conditions d'éclairage prescrites en exécution des dispositions qui précèdent et placés l'un à l'avant, l'autre à l'arrière.

Art. 39. Lorsque les travaux de réparation effectués sur une voie sont de nature à en altérer momentanément la stabilité, ils doivent être protégés dans les conditions prescrites par les règlements homologués de l'exploitant.

Art. 40. L'exploitant est tenu de faire connaître au Ministre des Transports le système de signaux qu'il a adopté, ou qu'il se propose d'adopter, pour les cas prévus par le présent titre.

Le Ministre des Transports prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

Art. 41. Pendant la marche, le mécanicien doit observer les signaux et se conformer à leurs indications. Il doit également porter son attention sur la voie et prendre, s'il aperçoit un obstacle ou quelque anomalie, les mesures prévues par les règlements homologués de l'exploitant.

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

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

Art. 42. Les mesures de précaution à observer par le mécanicien aux approches et au passage des bifurcations, embranchements ou traversées de voies sont fixées par les règlements de l'exploitant homologués par le Ministre des Transports.

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

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

Art. 43. L'emploi du sifflet par le mécanicien comme moyen d'avertissement est obligatoire dans les cas fixés par les règlements de l'exploitant, homologués par le Ministre des Transports.

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

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

Art. 44. En dehors des agents et fonctionnaires y autorisés par les règlements de service, ainsi que des fonctionnaires et agents de l'Etat chargés du contrôle technique, personne ne peut prendre place sur les locomotives et dans la cabine ou partie de cabine réservée au conducteur de voiture-motrice sans autorisation écrite de l'agent compétent.

Art. 45. Sur les points où les nécessités du service l'exigent, des machines de secours ou de réserve doivent être constamment entretenues prêtes à partir.

Art. 46. Il y a constamment, aux lieux de dépôt des machines désignés par le Ministre des Transports sur proposition de l'exploitant un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

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

Art. 47. Aux gares importantes et aux gares de bifurcation, il est tenu des registres sur lesquels sont mentionnés les retards des trains excédant les limites déterminées par le Ministre des Transports.

Ces registres indiquent la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leur parcours, le numéro des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard.

Ils sont présentés, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents de l'Etat chargés du contrôle technique.

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

Les dispositions qui précèdent ne sont appliquées sur les lignes à voie étroite que dans la mesure où les conditions d'établissement et d'exploitation le permettent et où cette application aura été prescrite par le Ministre des Transports, sur proposition de l'exploitant.

Elles peuvent n'être appliquées que dans les cas d'interruption momentanée du service.

Art. 48. Les horaires des trains ordinaires de voyageurs sont soumis à l'approbation du Ministre des Transports. A cet effet, avant leur mise en vigueur et dans les délais prescrits par le Ministre des Transports, l'exploitant les lui communique, ainsi qu'au service du Contrôle de l'Etat.

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

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

Les horaires des trains transportant des voyageurs sont tenus dans les gares à la disposition du public, dans les conditions établies par le Ministre des Transports, sur la proposition de l'exploitant.

Titre VI. — De la perception des taxes et des frais accessoires.

Art. 49. Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue qu'après accomplissement des formalités prescrites par les lois, arrêtés, statuts, cahiers des charges et tous textes réglementaires.

Art. 50. La mise en vigueur des tarifs est portée à la connaissance du public par la voie du *Mémorial* et de la presse. Les tarifs sont tenus à la disposition du public dans les gares et stations intéressées.

Art. 51. Lorsque l'exploitant veut apporter des changements à ses tarifs, il doit accomplir les formalités prescrites par ses statuts et par son cahier des charges.

Art. 52. L'exploitant est tenu d'effectuer avec soin, exactitude, célérité et, sauf exceptions prévues aux conditions réglementaires générales et à l'article 31 du cahier des charges, sans tour de faveur le transport des voyageurs, des marchandises, des animaux vivants, des dépouilles mortelles et des objets de toute nature qui lui sont confiés.

Sauf dispense à accorder par le Ministre des Transports, les expéditions de marchandises, d'animaux vivants, de dépouilles mortelles et objets quelconques sont inscrites, à la gare de départ et à la gare d'arrivée, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception.

Toute expédition est constatée par une lettre de voiture établie en deux exemplaires, dont l'un accompagne l'envoi et l'autre reste aux mains de l'expéditeur. Les registres mentionnés au présent articles sont présentés, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents du service de l'Etat pour le contrôle des chemins de fer.

Titre VII. — Police et surveillance.

Art. 53. La surveillance de l'exploitation des chemins de fer est exercée, sous l'autorité du Ministre des Transports, par les fonctionnaires qualifiés à ces fins du Service de l'Etat pour le contrôle et la surveillance des chemins de fer, dans les conditions prévues par le règlement d'administration publique

déterminant les attributions des commissaires visés à l'art. 7 du Cahier des Charges de l'exploitant.

Art. 54. L'exploitant est tenu de présenter, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents du service de l'Etat pour le contrôle des chemins de fer, ses registres et pièces de dépenses et de recettes, les traités passés avec d'autres entreprises de transport, et, en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée au Service du Contrôle auquel il communiquera ses circulaires et ordres de service.

Art. 55. Toutes les fois qu'il arrive un accident ou un incident d'une certaine gravité sur le chemin de fer ou sur ses dépendances, il en est fait immédiatement déclaration par l'exploitant ou par ses agents au service de l'Etat pour le Contrôle et la Surveillance des chemins de fer, et, en outre, suivant la nature et l'importance de l'accident, aux autorités prévues dans une liste approuvée par le Ministre des Transports, l'exploitant entendu. Les incidents dont la déclaration au Service du Contrôle est obligatoire, seront spécifiés par un règlement de service de l'exploitant approuvé par le Ministre des Transports.

Lorsqu'il se produit un fait de nature à donner ouverture à l'action publique et en tout cas s'il y a mort ou blessure, le Procureur d'Etat doit également en être avisé.

Art. 56. L'exploitant doit soumettre ses règlements relatifs au service à l'approbation du Ministre des Transports qui prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

Art. 57. Il est défendu à toute personne:

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

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

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

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

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

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

Art. 58. Il est interdit aux voyageurs :

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

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

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

4° de monter dans les voitures en surnombre des places indiquées en conformité de l'article 16 du présent règlement ;

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

train ; de monter ou de descendre ailleurs que dans les gares, stations, haltes ou arrêts à ce destinés et lorsque le train n'est pas complètement arrêté ;

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

7° de fumer dans les salles d'attente des gares et dans les compartiments des voitures si l'inscription «Non-fumeurs» figure dans ces salles ou compartiments.

Cette interdiction ne s'applique pas dans les compartiments portant l'inscription «Fumeurs», ni, à condition qu'aucun des voyageurs présents ne s'y oppose, dans ceux qui ne portent aucune des deux inscriptions ci-dessus ;

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

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

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

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

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

Art. 59. Lorsqu'une voie ferrée est établie sur une voie publique ou traverse à niveau la plateforme ou seulement la chaussée d'une voie publique, tout piéton, cavalier ou conducteur de véhicule doit, à l'approche d'une voiture ou d'un train appartenant au service de la voie ferrée, dégager immédiatement

cette voie et s'en écarter de manière à livrer passage au matériel qui y circule.

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

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

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

Art. 60. L'entrée et le séjour dans l'enceinte du chemin de fer ou dans les dépendances de la voie ferrée sont interdits à toute personne en état d'ivresse.

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

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

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

Art. 61. Les personnes qui veulent expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'art. 26 doivent les déclarer au moment où elles les apportent dans les gares du chemin de fer.

Art. 62. Aucun animal n'est admis dans les voitures servant au transport des voyageurs.

Toutefois, les agents du chemin de fer peuvent placer dans les compartiments spéciaux les voya-

geurs qui ne veulent pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés.

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

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

Art. 63. Les poseurs, gardes-lignes, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer doivent faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin de fer ou dans quelque partie que ce soit des dépendances de la voie ferrée où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout agent du chemin de fer 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. 64. Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le Ministre des Transports doit statuer, sur la proposition de l'exploitant, celui-ci est tenu de lui soumettre cette proposition dans le délai fixé et par l'intermédiaire du Service du Contrôle de l'Etat, faute de quoi le Ministre des Transports pourra statuer directement.

Si le Ministre des Transports estime qu'il y a lieu de modifier la proposition, il doit, sauf le cas d'urgence, entendre l'exploitant avant de prescrire les modifications.

Art. 65. Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les tarifs, l'exploitant sur la mise en demeure qui lui est adressée par le Ministre des Transports, doit prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

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

Art. 66. Aux gares désignées par le Ministre des Transports l'exploitant entretient des médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Art. 67. Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne peut exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares, dans les salles d'attente et dans les trains qu'en vertu d'une autorisation spéciale du Ministre des Transports et après avoir été admis par l'exploitant.

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

Art. 68. Il est interdit d'introduire dans l'enceinte du chemin de fer des boissons alcooliques pour y être consommées par les agents pendant les heures de travail.

Cette interdiction s'applique également aux périodes de réserve, aux courses et déplacements en service ainsi qu'aux cours de théorie.

Art. 69. Tout agent des chemins de fer appelé à se trouver en contact avec le public est revêtu d'un uniforme ou d'un signe distinctif ou muni d'une pièce justifiant sa qualité.

Art. 70. Nul ne peut être affecté à un poste quelconque intéressant le service du chemin de fer s'il n'a été reconnu apte à cette fonction dans les conditions fixées soit par le Statut légal du personnel des chemins de fer luxembourgeois, soit, le cas échéant, par les règlements de service de l'exploitant.

Art. 71. Il est tenu dans chaque gare ou station un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à formuler soit contre l'Administration exploitante, soit contre ses agents. Le registre est présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte a été inscrite sur le registre, le chef de gare doit en envoyer copie au Service du Contrôle de l'Etat.

Art. 72. Les registres mentionnés aux articles 13, 47 et 71 du présent règlement sont cotés et paraphés par le Directeur de l'Administration exploitante ou son délégué.

Art. 73. Les principales dispositions du présent règlement sont affichées, par les soins de l'exploitant, dans les gares importantes,

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

Art. 74. Les contraventions aux dispositions du présent règlement sont constatées par des procès-verbaux des fonctionnaires à ce qualifiés par la loi et notamment des agents désignés en vertu de l'art. 5 de la loi du 16 juin 1947, concernant l'approbation de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché. Ces agents, avant d'entrer en fonctions, prêteront devant le tribunal d'arrondissement de leur résidence le serment prescrit par la loi.

Les contraventions seront réprimées conformément à l'art. 21 de la loi du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer, les amendes prévues par cette loi se trouvant affectées du coefficient de majoration introduit par les lois postérieures portant majoration du taux des amendes répressives.

Art. 75. Sont abrogés l'arrêté royal grand-ducal du 18 août 1859, portant règlement provisoire sur la police, l'usage, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, modifié par les arrêtés royaux grand-ducaux des 25 juillet 1872, 28 décembre 1881 et par Nos arrêtés des 2 mars 1901, 19 février 1907, 4 novembre 1907, 13 novembre 1917, 22 octobre 1930, 7 novembre 1932, 21 mars 1933, 19 février 1935, 23 mai 1938 et 19 mars 1940, l'arrêté royal grand-ducal du 25 janvier 1882 concernant la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer à petite section, modifié par Nos arrêtés des 24 octobre 1913, 7 avril 1914, 13 novembre 1917 et 11 août 1936, ainsi que l'arrêté ministériel du 28 février 1906, réglementant la circulation des trains extraordinaires sur les chemins de fer à petite section, modifié par Notre arrêté du 8 août 1939.

Art. 76. Notre Ministre des Transports et de la Justice est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Mémorial*.

Luxembourg, le 23 juin 1952.

Charlotte.

*Le Ministre des Transports
et de la Justice,*

Victor Bodson.

Arrêté grand-ducal du 12 juillet 1952 déterminant les conditions d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu la loi du 21 juin 1933 concernant la réorganisation de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, complétée et modifiée par Notre arrêté du 8 octobre 1945 portant organisation de la même Administration ;

Vu la loi du 8 mai 1872 sur les droits et devoirs des fonctionnaires de l'Etat, modifiée et complétée par celle du 14 juillet 1932 ;

Vu Notre arrêté du 11 novembre 1936 concernant l'organisation du concours d'admission au stage dans les administrations de l'Etat ou dans les établissements soumis au contrôle du Gouvernement ;

Vu la loi du 21 mai 1948 portant revision des traitements des fonctionnaires et employés et allocation de suppléments de pension aux retraités de l'Etat, modifiée par celle du 16 janvier 1951 ;

Vu Notre arrêté du 21 juillet 1948 portant dispense des conditions prévues aux articles 16 et 17 de la loi du 21 mai 1948 en faveur des expéditionnaires et des agents leur assimilés, actuellement au service de l'Etat ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Sauf les exceptions prévues au présent arrêté, tout postulant à un emploi dans l'administration des PTT doit, pour être nommé définitivement,

1° se classer en rang utile à l'examen d'avant-stage sous forme de concours prescrit pour l'emploi brigué ;

2° faire un stage de trois années ;

3° subir avec succès, à la fin de son stage, l'examen d'admission définitive.

Art. 2. Sont dispensés de l'examen d'avant-stage et de l'examen d'admission définitive les candidats au poste de directeur, lesquels doivent être, soit porteurs d'un diplôme de docteur en droit ou

ès sciences ou ès lettres, délivré par l'Etat luxembourgeois, soit porteurs d'un diplôme d'ingénieur d'une université ou d'une école technique supérieure équivalente.

Sont, de même, dispensés des examens d'avant-stage et d'admission définitive les candidats aux emplois d'ingénieur-chef de la Division technique, d'ingénieur-inspecteur des Télégraphes et Téléphones et d'ingénieur des Télégraphes et Téléphones, lesquels doivent être porteurs d'un diplôme d'ingénieur d'une université ou d'une école technique supérieure équivalente.

A. — Conditions d'admission au stage.

Art. 3. L'admission au stage de commis-rédacteur des postes est subordonnée aux dispositions de Notre arrêté du 11 novembre 1936 concernant l'organisation du concours d'admission au stage dans les administrations de l'Etat ou dans les établissements soumis au contrôle du Gouvernement.

Art. 4. Pour être admis à participer à un examen-concours d'avant-stage, le candidat à tout poste autre que celui de commis-rédacteur doit être âgé de 18 ans au moins et de 27 ans au plus à la date où l'épreuve a lieu, sauf dispense d'âge à accorder par le Ministre des Finances dans des cas exceptionnels.

Par dérogation à la disposition qui précède, les candidats à l'emploi de facteur qui, avant leur stage, sont appelés à remplir les fonctions de porteur de télégrammes, sont admis à concourir en session spéciale, s'ils sont âgés de 15 ans au moins et de 17 ans au plus.

Art. 5. Les candidats aux différentes épreuves doivent produire, pour l'examen d'avant-stage :

1° de facteur, le certificat d'études primaires ;

2° d'agent des lignes, soit le certificat de fin d'études (division inférieure) branche électrique, de l'Ecole d'Artisans de l'Etat ou d'une école similaire du pays, soit le certificat d'aptitude professionnelle d'électricien, délivré par la Chambre professionnelle compétente ;

3° de mécanicien, soit le certificat de fin d'études (division inférieure), branche mécanique, de l'Ecole d'Artisans de l'Etat ou d'une école similaire du pays, soit le certificat d'aptitude professionnelle de mécanicien d'autos, délivré par la Chambre professionnelle compétente ;

4° de commis technique, le certificat de fin d'études des Cours Techniques Supérieurs (CTS) de l'École d'Artisans de l'Etat ou d'une école similaire de l'étranger.

Les candidats aux examens d'avant stage de mécanicien et de commis technique doivent, en outre, être porteurs d'un permis de conduire pour automobile.

Art. 6. Les candidats aux différents examens d'avant-stage doivent justifier, par un certificat délivré par l'autorité compétente, s'être conformés à toutes les obligations à eux imposées par la loi sur l'organisation militaire.

La disposition qui précède n'est pas applicable aux candidats visés à l'alinéa 2 de l'art. 4 ci-dessus.

Art. 7. Les épreuves d'avant-stage portent sur les matières suivantes :

1° *Examen d'avant-stage de facteur :*

- a) Langue française
- b) Langue allemande
- c) Géographie
- d) Arithmétique
- e) Calligraphie

2° *Examen d'avant-stage d'agent des lignes :*

- a) Langue française
- b) Langue allemande
- c) Arithmétique
- d) Electricité (notions élémentaires)

3° *Examen d'avant-stage de mécanicien :*

- a) Langue française
- b) Langue allemande
- c) Arithmétique
- d) Mécanique (notions élémentaires)

4° *Examen d'avant-stage de commis technique (branche électrique) :*

- a) Langue française
- b) Mathématiques
- c) Théories de l'électricité et principes de la téléphonie
- a) Electrotechnique
- e) Résistance des matériaux

5° *Examen d'avant-stage de commis technique (branche mécanique) :*

- a) Langue française
- b) Mathématiques
- c) Mécanique

d) Théories et construction des moteurs à explosion

e) Résistance des matériaux.

Art. 8. Un avis de presse, publié au moins un mois avant l'épreuve, fera connaître aux candidats la catégorie et le nombre des emplois offerts, la date, les conditions de participation et le programme de l'examen, ainsi que le délai de candidature.

Art. 9. Le Ministre des Finances réservera, lors de l'ouverture d'un concours par l'admission au stage de facteur, d'agent des lignes ou de mécanicien, un nombre déterminé d'emplois aux postulants militaires remplissant les conditions requises par l'arrêté ministériel du 14 avril 1949 relatif aux engagements, rengagements et candidatures de volontaires dans l'armée.

Les dispositions du présent arrêté ayant trait à l'admissibilité des candidats, notamment celle prévue à l'al. 2 de l'art. 23, sont entièrement applicables à l'égard des postulants militaires susvisés.

Art. 10. Les candidats qui se classent en rang utile à l'examen d'avant-stage sont admis au stage dans l'ordre de leur classement et au fur et à mesure des besoins du service à condition qu'ils aient produit préalablement les pièces suivantes :

1° un extrait de leur acte de naissance ;

2° un certificat de nationalité ;

3° un certificat constatant qu'ils sont de bonnes vie et mœurs, délivré par le bourgmestre ou par le commissaire de police du lieu où ils résident ;

4° un extrait récent de leur casier judiciaire ;

5° un certificat délivré par le médecin de confiance de l'administration, constatant qu'ils ne sont sujets à aucune infirmité incompatible avec l'emploi qu'ils briguent ou avec le travail en commun, dans un même local, avec d'autres agents.

Art. 11. L'admission au stage, qui est décidée par le Ministre des Finances, est essentiellement révoquée et doit être renouvelée d'année en année.

Les stagiaires qui ne donnent pas des preuves suffisantes de leur aptitude au service, de même que ceux dont la conduite administrative ou privée laisse à désirer, peuvent être licenciés à tout moment sans autre préavis.

Il est alloué aux stagiaires une indemnité dont le montant est fixé par le Gouvernement en Conseil.

B. — Conditions d'admission définitive.

Art. 12. A la fin de leur troisième année de stage, les stagiaires doivent se soumettre à un examen qui décide de leur admission définitive. Pour les porteurs de télégrammes le stage de facteur ne commencera que le jour où ils accomplissent leur 19^{me} année.

En cas d'insuccès à l'examen d'admission définitive, le stage peut être prolongé d'une année, à l'expiration de laquelle les candidats doivent se soumettre à nouveau à l'examen. Un second échec entraîne de plein droit le licenciement des candidats à l'expiration du mois qui suit celui dans lequel l'épreuve a eu lieu.

Art. 13. Les examens d'admission définitive pour les différents grades portent sur les matières suivantes :

I. — Cadre administratif.

1° *Examen de facteur :*

- a) Langue française
- b) Langue allemande
- c) Arithmétique
- d) Géographie
- e) Instructions générales sur le service des facteurs

2° *Examen de commis-rédacteur :*

- a) Langue française (dissertation sur un sujet administratif)
- b) Service postal (extraits des conventions, règlements, arrangements et instructions sur les services interne et international)
- c) Service des télécommunications (extraits des conventions, règlements et instructions sur les services interne et international)
- d) Comptabilité des bureaux en sous-ordres
- e) Géographie postale
- f) Droits et devoirs des fonctionnaires de l'Etat
- g) Eléments de droit public et administratif.

II. — Cadre technique.

1° *Examen d'agent des lignes :*

- a) Langue française
- b) Langue allemande
- c) Arithmétique
- d) Electricité (notions élémentaires)

- e) Règlement de service
- f) Pratique professionnelle.

2° *Examen de mécanicien :*

- a) Langue française
- b) Langue allemande
- c) Arithmétique
- d) Technique de l'automobile et technologie professionnelle (notions élémentaires)
- e) Règlement de service
- f) Pratique professionnelle.

3° *Examen de commis technique — branche électrique :*

- a) Langue française (rapport administratif)
- b) Electricité (connaissances approfondies de l'électricité appliquée à la téléphonie et à la télégraphie)
- c) Tracé de lignes aériennes et souterraines
- d) Centraux automatiques (généralités)
- e) Règlement de service et mesures préventives contre les accidents
- f) Droits et devoirs des fonctionnaires de l'Etat.

4° *Examen de commis technique — branche mécanique :*

- a) Langue française (rapport administratif)
- b) Technique de l'automobile
- c) Technologie professionnelle
- d) Electricité (son application dans les véhicules automobiles)
- e) Règlement de service et mesures préventives contre les accidents
- f) Droits et devoirs des fonctionnaires de l'Etat.

Art. 14. Pour être nommés aux emplois de facteur, d'agent des lignes, de mécanicien, de commis technique et de commis-rédacteur, les stagiaires doivent être âgés de 21 ans au moins et de 30 ans au plus. Dispense d'âge peut être accordée par le Ministre des Finances aux stagiaires qui, par des circonstances indépendantes de leur volonté, ont dû attendre jusqu'au-delà de leur 30^{me} année avant d'obtenir leur nomination définitive.

Art. 15. Les stagiaires sont nommés à l'emploi pour lequel ils se sont qualifiés, dans l'ordre de leur classement à l'épreuve d'admission définitive et au fur et à mesure des places vacantes.

Ce classement détermine, de même, le rang d'ancienneté de chaque candidat pour les avancements suivants :

- 1° du grade de facteur à celui de facteur en chef ;

2° du grade d'agent des lignes ou de celui de mécanicien à ceux de magasinier, de monteur, de chef d'équipe, de chef-monteur et de chef-mécanicien ;

3° du grade de commis-rédacteur à celui de sous-percepteur.

C. — Conditions d'Avancement.

I. — Cadre administratif.

Art. 16. Peuvent être nommés à l'emploi d'agent-facteur de relais les postulants qui ont à leur actif au moins une année de service dans le grade de facteur et qui ont subi avec succès un examen portant sur les matières suivantes :

- a) Langue française
- b) Langue allemande
- c) Géographie postale du Grand-Duché
- d) Règlements et instructions sur les services postal, télégraphique et téléphonique dans les relais
- e) Comptabilité des relais.

Art. 17. Peuvent être nommés à l'emploi de facteur-aux-écritures et à celui des postes les postulants qui ont à leur actif au moins une année de service dans le grade de facteur et qui se sont classés en rang utile à un examen-concours portant sur les matières suivantes :

- a) Langue française (rédaction)
- b) Langue allemande (rédaction)
- c) Géographie postale du Grand-Duché
- d) Service postal interne et international
- e) Service des télécommunications interne et international
- f) Comptabilité des agences
- g) Droits et devoirs des fonctionnaires de l'Etat.

Le nombre des candidats à admettre est fixé d'avance pour chaque épreuve.

Art. 18. Peuvent être nommés à l'emploi de commis-aux-écritures et à celui de magasinier-vérificateur les expéditionnaires, agents des postes et facteurs-aux-écritures ayant à leur actif au moins 12 années de service dans l'un et/ou l'autre de ces grades et qui ont passé avec succès un examen portant sur les matières suivantes :

- a) Langue française (rédaction)
- b) Service postal interne et international (notions approfondies)

c) Service des télécommunications interne et international (notions approfondies)

d) Géographie postale (notions approfondies).

Art. 19. Peuvent être nommés aux emplois d'inspecteur de direction, d'inspecteur, de contrôleur de l'exploitation, de chef de bureau, de percepteur, de chef de Service Central de la Comptabilité téléphonique, de caissier des postes, de sous-chef de bureau dirigeant et de sous-chef de bureau les postulants qui sont âgés de 25 ans au moins et qui ont subi avec succès un examen portant sur les matières suivantes :

- a) Mémoire en langue française sur une question administrative ;
- b) Organisation de l'Administration des PTT
- c) Comptabilité de l'Etat et comptabilité postale
- d) Service postal (texte intégral des conventions, règlements, arrangements et instructions sur les service interne et international)
- e) Service des télécommunications (texte intégral des conventions, règlements, arrangements et instructions sur les services interne et international)
- f) Droit public et administratif approfondi.

Ne sont admis à participer à l'épreuve susmentionnée que les commis-rédacteurs, sous-percepteurs et sous-chefs de bureau dont la nomination définitive à l'emploi de commis-rédacteur est antérieure, de 3 années au moins, à la date de l'examen.

II. — Cadre technique.

Art. 20. Peuvent être nommés à l'emploi de commis-technicien les magasiniers, monteurs, chef d'équipe, chefs-monteurs et chefs mécaniciens qui ont à leur actif au moins 12 années de service dans l'un et/ou l'autre de ces grades et qui ont subi avec succès l'un des examens qualitatifs ci-dessous spécifiés.

1° Matière de l'examen de commis-technicien dans la branche électrique :

- a) langue française (rédaction)
- b) Electricité (application à la téléphonie et à la télégraphie)
- c) Installation de postes d'abonnés et généralités sur les systèmes automatiques
- d) Construction de lignes aériennes et souterraines
- e) Mesures préventives contre les accidents

2° *Matières de l'examen de commis-technicien dans la branche mécanique :*

- a) Langue française (rédaction)
- b) Technique de l'automobile
- c) Pratique des ateliers et garages
- d) Mesures préventives contre les accidents.

Art. 21. Peuvent être nommés aux emplois de chef de section, de préposé de central, de chef d'atelier et de préposé du service de déparasitage les postulants qui, conformément à l'alinéa 2 de l'art. 5 de Notre arrêté du 8 octobre 1945 portant organisation de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, sont porteurs du diplôme de fin d'études des Cours Techniques Supérieurs (CTS) de l'Ecole d'Artisans de l'Etat ou d'une école similaire de l'étranger, à condition qu'ils aient

- a) au moins une année de service dans le grade de commis-technique ;
- b) subi avec succès l'examen qualificatif prescrit pour chacun des emplois susmentionnés.

Un arrêté de Notre Ministre de l'Education Nationale déterminera les écoles techniques de l'étranger dont les diplômes sont valables pour l'admission aux postes visés dans l'alinéa qui précède.

L'examen pour les grades de chef de section, de préposé de central et de préposé au service de déparasitage porte sur les matières suivantes :

- a) Rapport administratif en langue française
- b) Téléphonie (connaissances approfondies)
- c) Télégraphie (connaissance approfondies)
- d) Essais de matériaux.

L'examen pour le grade de chef d'atelier porte sur les matières suivantes :

- a) Rapport administratif en langue française
- b) Technique de l'automobile (connaissances approfondies)
- c) Pratique des ateliers et garages
- d) Matériel et outillage ; essais de matériaux.

III. — Dispositions Communes.

Art. 22. L'ancienneté de service pour l'accès aux emplois mentionnés aux articles 16 à 21 du présent arrêté est déterminée, dans l'ordre chronologique des sessions, par le classement des candidats à l'épreuve qualificative afférente.

Les candidats aux emplois d'inspecteur de direction, d'inspecteur, de contrôleur, de chef de

bureau, de percepteur, de chef du Service Central de la Comptabilité téléphonique, de caissier et de sous-chef de bureau dirigeant, qui ont été reçus à l'examen pour le grade de percepteur antérieurement au 31 décembre 1947, sont classés, pour l'avancement aux dits emplois, d'après l'ancienneté telle qu'elle est établie par l'examen d'admission définitive de commis-rédacteur.

De même, pour les agents du cadre technique qui ont passé avec succès, antérieurement au 21 mai 1948, l'examen prévu par Notre arrêté du 12 août 1912, l'ancienneté pour l'avancement au grade de commis-technicien est déterminée par la date de leur admission définitive au service de l'administration.

Pour l'avancement en grade, il est tenu compte, en dehors de l'ancienneté de service telle qu'elle est ci-avant définie, des qualités et aptitudes professionnelles, du zèle, de l'esprit d'initiative, ainsi que de la conduite des candidats.

D. — Procédure des Examens-Concours et Examens.

Art. 23. Les examens-concours et examens prévus par le présent arrêté ont lieu devant un jury, composé de trois à cinq membres et institué par Notre Ministre des Finances, qui désigne en même temps un ou deux suppléants.

Nul ne peut être nommé aux fonctions de membre effectif ou suppléant d'un jury, s'il est parent ou allié jusqu'au 4^{me} degré inclusivement d'un candidat à examiner.

Art. 24. Les épreuves se font par écrit. Les questions à poser sont arrêtées par le jury immédiatement avant chaque session. Chaque réponse sera lue et appréciée par deux membres du jury au moins.

Pour être admissibles, les candidats doivent obtenir au moins 3/5 du total des points attribués à l'ensemble des matières. Toutefois, les candidats qui n'ont pas obtenu dans une ou plusieurs branches la moitié des points, doivent subir dans cette ou ces branches un examen supplémentaire par écrit, lequel décidera de leur admission, sans cependant modifier le classement initial de l'épreuve.

Art. 25. Les décisions du jury, qui sont sans recours, comportent l'admission ou le rejet des candidats.

La marche générale de l'épreuve, les résultats obtenus et le classement des candidats font l'objet d'un procès-verbal, qui sera signé par les membres du jury et adressé au Ministre des Finances.

Les candidats ayant terminé l'épreuve sont informés par écrit du résultat qu'ils y ont obtenu et de la place qu'ils occupent au classement. La lettre d'information afférente est signée par les membres du jury et contresignée par le directeur de l'administration.

E. — Dispositions Transitoires.

Art. 26. Sont dispensés de l'examen-concours de facteur-écritures prévu par l'art. 16 du présent arrêté les agents-facteurs de relais et les facteurs en chef qui, à la date du 25 juin 1948, comptaient plus de 25 années de service définitif. Cette disposition ne vaut, toutefois, que pour un nombre maximum de 20 emplois, à désigner par l'administration en dehors du cadre normal des facteurs-aux-écritures.

Art. 27. Sont dispensés des examens d'admission définitive prévus à l'art. 12 sub II 1° et 2° du présent arrêté pour les grades d'agent des lignes et de mécanicien les agents techniques admis au stage avant la mise en vigueur du présent arrêté.

Art. 28. Tient lieu d'examen pour le grade de commis-technicien prévu par l'art. 19 du présent arrêté l'épreuve que les agents du cadre technique ont subie avec succès en conformité de l'art. 1er de Notre arrêté du 12 août 1912 portant modification du règlement du 2 décembre 1877 sur l'organisation du personnel des postes.

Art. 29. Sont dispensés de l'examen pour le grade de commis technique, ainsi que de l'examen pour l'accès aux emplois de chef de section, de préposé de central et de préposé du service de déparasitage prévu par l'art. 20 du présent arrêté les agents du cadre technique qui sont porteurs du certificat de fin d'études des Cours Techniques Supérieurs de l'Ecole d'Artisans de l'Etat ou d'une école similaire de l'étranger, à condition qu'ils aient ou, à la

date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, 15 années d'activité professionnelle, dont 12 au moins au service de l'Etat.

Art. 30. Les dispositions de Notre arrêté du 21 juillet 1948 portant dispense des conditions prévues aux articles 16 et 17 de la loi du 21 mai 1948 en faveur des expéditionnaires et des agents leur assimilés qui étaient au service de l'Etat lors de la mise en vigueur dudit arrêté, restent applicables à l'égard des expéditionnaires et des agents des postes.

Art. 31. Les commis-rédacteurs qui, lors de la publication du présent arrêté, ont à leur actif 25 années de service définitif dans ce grade, peuvent être dispensés, pour l'accès au grade de sous-chef de bureau, de l'examen prévu par l'art. 18 du présent arrêté.

F. — Disposition Finale.

Art. 32. Toutes les dispositions contraires au présent arrêté, notamment celles de Nos arrêtés des 12 août 1912, 3 juillet 1914, 23 décembre 1916 et 13 octobre 1931, modifiant les articles 45 à 57 de l'arrêté royal grand-ducal du 2 décembre 1877 portant règlement pour le personnel de l'administration des Postes, sont abrogées.

Art. 33. Nos Ministres des Finances et de l'Education Nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Mémorial*.

Palais de Luxembourg, le 12 juillet 1952.

Charlotte.

Le Ministre des Finances

Pierre Dupong.

Pr. Le Ministre de l'Education Nationale,

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Joseph Bech.

Avis. — Le nombre-indice du coût de la vie établi conformément à l'arrêté grand-ducal du 30 octobre 1948 est de 122,75 au 1^{er} juillet 1952 par rapport à la base 100 au 1^{er} janvier 1948.

Les indices des 6 derniers mois sont les suivants :

	Indice du mois	Moyenne des 6 derniers mois
Février 1952	122,49	121,75
Mars 1952.....	122,53	121,81
Avril 1952	121,48	121,83
Mai 1952	121,52	121,85
Juin 1952	122,06	121,93
Juillet 1952.....	122,75	122,14 — 10 juillet 1952.

Avis. — Emprunt grand-ducal 4% de 1948.

Le tirage au sort des obligations de l'emprunt grand-ducal 4% de 1948, remboursables le 1^{er} août 1952 par 295.700,— francs, a donné le résultat suivant :

<i>Litt. A. — 77 obligations à 100 francs suisses.</i>									
33	491	963	1345	1775	2190	2579	2997	3343	3692
95	529	1019	1417	1821	2238	2617	3001	3429	3744
159	589	1099	1476	1865	2278	2674	3049	3476	3751
197	663	1146	1526	1922	2327	2733	3145	3500	3780
234	724	1214	1578	1985	2371	2788	3206	3526	3792
266	805	1250	1622	2039	2403	2818	3243	3599	3818
316	838	1254	1704	2080	2481	2855	3287	3632	3866
409	871	1307	1744	2126	2525	2944			
<i>Litt. B. — 46 obligations à 500 francs suisses.</i>									
2	541	852	1150	1467	1779	2107	2273	2506	2766
91	613	906	1207	1502	1845	2170	2331	2576	2801
210	706	963	1297	1559	1914	2212	2397	2605	2825
302	736	1016	1349	1622	1988	2234	2462	2626	2846
387	785	1068	1420	1723	2062				
<i>Litt. C. — 125 obligations à 1.000 francs suisses.</i>									
2	863	1657	2451	3287	4092	4898	5573	6347	7118
72	947	1714	2544	3359	4164	4944	5659	6417	7199
163	1000	1789	2598	3408	4221	4968	5714	6475	7236
214	1036	1829	2640	3455	4282	5042	5794	6530	7335
282	1081	1897	2704	3550	4348	5084	5853	6578	7395
349	1114	1977	2780	3599	4397	5130	5944	6670	7463
413	1223	2026	2835	3654	4475	5209	5989	6741	7515
483	1348	2059	2903	3728	4548	5287	6026	6793	7577
525	1371	2122	2976	3794	4600	5360	6068	6835	7620
599	1429	2215	3033	3840	4671	5425	6162	6922	7670
707	1498	2284	3096	3918	4723	5476	6244	6981	7729
740	1541	2347	3160	3967	4828	5540	6269	7036	7785
789	1590	2381	3227	4023					
<i>Litt. D. — 14 obligations à 10.000 francs suisses.</i>									
39	188	337	454	600	666	705	776	824	901
131	236	404	509						

Les obligations suivantes n'ont pas encore été présentées au remboursement :

<i>Litt. A.</i>					
1233 (3)	3996 (2)	4175 (2)	4368 (2)	4536 (1)	4652 (1)
3405 (3)	4001 (3)	4204 (1)	4377 (1)	4576 (2)	4714 (2)
3600 (1)	4026 (1)	4230 (2)	4398 (1)	4583 (1)	4736 (1)
3919 (1)	4080 (2)	4279 (3)	4413 (2)	4591 (1)	4760 (2)
3980 (2)	4144 (2)	4320 (1)	4427 (3)	4626 (2)	
3991 (1)	4145 (1)	4322 (2)	4487 (2)	4648 (3)	
<i>Litt. B.</i>					
		2113 (3)		2362 (1)	
<i>Litt. C.</i>					
943 (1)	2874 (2)	7574 (2)	7840 (1)	7951 (1)	8000 (2)
1210 (3)	5723 (1)	7760 (1)	7898 (2)	7995 (3)	8059 (1)
					8061 (2)

1) obligations remboursables le 1^{er} août 1949

2) » » » » 1950

3) » » » » 1951

Les intérêts des obligations sorties au tirage du 20 juin 1952 cesseront de courir à partir du 1^{er} août 1952. — 10 juillet 1952.

Avis. — Caisse d'Épargne. — Annulations de livrets perdus. — Par décision de Monsieur le Ministre des Finances en date de ce jour les livrets N^{os} 45739/18536 — 516/500006 ont été annulés et remplacés par des nouveaux. — 7 juillet 1952.

Avis. — Caisse d'Épargne. — Déclarations de livrets perdus. — A la date de ce jour les livrets N^{os} 365425/761041 ont été déclarés perdus.

Les porteurs des dits livrets sont invités à se présenter à partir de ce jour, soit au bureau central, soit à un bureau auxiliaire quelconque de la Caisse d'Épargne de l'État et à faire valoir leurs droits. Faute par les porteurs de ce faire dans le dit délai les livrets en question seront annulés et remplacés par des nouveaux. — 7 juillet 1952.

Avis. — Conseil de discipline. — Par arrêté grand-ducal du 7 juillet 1952, M. Roger *Maul*, juge au tribunal d'arrondissement à Luxembourg, a été nommé membre suppléant du Conseil de discipline en remplacement de M. Maurice *Sevenig*, Procureur d'État à Luxembourg, dont il achèvera le mandat. — 9 juillet 1952.

Emprunts communaux. — Tirage d'obligations.

Communes et sections intéressées,	Désignation de l'emprunt	Date de l'échéance,	Valeur nominale.	Numéros sortis.	Caisse chargée du remboursement.
Steinfort	150.000 fr. de 1919 (4%)	1.8.1952.	500,—	13-17-60-77-99-100-124-184-192 224-259	Banque Internationale à Luxembourg.
			100,—	21-63	

— 11.7.1952.

Avis. — Indigénat. — Par déclaration de recouvrement faite le 6 décembre 1946 devant l'officier de l'état civil de la commune de Strassen, en conformité de l'art. 26,2 de la loi du 9 mars 1940, la dame *Frantzen Marie*, épouse div. *Ledoux Félix-Honoré-Alexandre*, née le 12 novembre 1882 à Strassen et y demeurant, a recouvré la qualité de Luxembourgeoise.

Cette déclaration sort ses effets trois jours francs après la présente publication.

— Par déclaration de recouvrement faite le 27 janvier 1950 devant l'officier de l'état civil de la commune d'Esch-sur-Alzette, en conformité de l'art. 26,2 de la loi du 9 mars 1940, la dame *Staudt Marie-Anne*, épouse div. *Bachert Louis-Philippe*, née le 8 janvier 1921 à Schifflange, demeurant à Luxembourg- Kirchberg, a recouvré la qualité de Luxembourgeoise.

Cette déclaration sort ses effets trois jours francs après la présente publication.

— Par déclaration d'option faite le 10 mars 1950 devant l'officier de l'état civil de la commune d'Esch-sur-Alzette, en conformité de l'art. 19,3 de la loi du 9 mars 1940, la dame *Mengucci Wanda*, épouse *Santini Michel-Raymond*, née le 14 août 1928 à Differdange, demeurant à Esch-sur-Alzette, a acquis la qualité de Luxembourgeoise.

Cette déclaration sort ses effets trois jours francs après la présente publication.

— Par déclaration d'option faite le 8 juin 1951 devant l'officier de l'état civil de la commune d'Esch-sur-Alzette, en conformité de l'art. 19,3 de la loi du 9 mars 1940, la dame *Krysatis Jeanne-Paule*, épouse *Niclou Jean-Nicolas*, née le 17 janvier 1931 à Esch-sur-Alzette et y demeurant, a acquis la qualité de Luxembourgeoise.

Cette déclaration sort ses effets trois jours francs après la présente publication.

— Par déclaration d'option faite le 28 juin 1951 devant l'officier de l'état civil de la commune d'Esch-sur-Alzette, en conformité de l'art. 19,3 de la loi du 9 mars 1940, la dame *Glusch Renate-Gertrude*, épouse *Marani Joseph*, née le 26 mars 1923 à Esch-sur-Alzette et y demeurant, a acquis la qualité de Luxembourgeoise.

Cette déclaration sort ses effets trois jours francs après la présente publication.

— Par déclaration de recouvrement faite le 13 novembre 1951 devant l'officier de l'état civil de la commune de Dudelange, en conformité de l'art. 26,2 de la loi du 9 mars 1940, la dame *Marnach Andrée-Marie-Anne*, épouse *Conté Nestor-René*, née le 2 mai 1927 à Esch-sur-Alzette, demeurant à Dudelange, a recouvré la qualité de Luxembourgeoise.

Cette déclaration sort ses effets trois jours francs après la présente publication.

Avis. — Association syndicale. — Conformément à l'art. 10 de la loi du 28 décembre 1883, il sera ouvert du 22 juillet au 4 août 1952 dans la commune de Wormeldange une enquête sur le projet et les statuts d'une association à créer pour la construction de deux chemins d'exploitation au lieu-dit : « *In den Junken-Palmberg* » à Ahn.

Le plan de situation, le devis détaillé des travaux, un relevé alphabétique des propriétaires intéressés, ainsi que le projet des statuts de l'association sont déposés au secrétariat communal de Wormeldange à partir du 22 juillet prochain.

Monsieur Louis *Mehlen*, vigneron à Ahn est nommé commissaire à l'enquête. Il donnera les explications nécessaires aux intéressés, sur le terrain, le lundi, 4 août 1952 prochain, de 9 à 11 heures du matin, et recevra les réclamations le même jour, de 2 à 4 heures de relevée, dans la salle du comice agricole à Ahn. — 12.7.52.

Avis. — Santé Publique.

Tableau des maladies contagieuses observées dans les différents cantons pendant le mois de mai 1952.



MALADIES	CANTONS													TOTAUX				
	Luxembourg-Ville	Luxembg.-campagne	Esch-Alzette	Capellen	Mersch	Diekirch.	Rédange	Wiltz	Clervaux	Vianden	Grevenmacher	Echternach	Remich	total du mois	total du mois précédent	total du mois corresp. de l'année précédente	total de l'année précédente	total de l'année en cours
Fièvre typhoïde	M D																11	
Fièvre paratyphoïde	M D	1		5	3	1							1	11	2	18 1	124 3	25
Diphthérie	M D														4		56 3	16 2
Coqueluche	M D	4						1					1	6	2 1	3	62	45 1
Scarlatine	M D	1		2		2								5	5	3	64	28
Variole	M D																	
Affections puerpérales	M D																	
Méningite infectieuse	M D														1		3 1	2
Dysenterie	M D																	
Encéphalite léthargique	M D																	
Tuberculose pulmonaire	M D	4	2	13 2	2	2	5	2	1 1	2			1	34 3	25 6	21 9	258 65	141 23
Tuberculose autres organes	M D		1 1	2		1	2							6 1	6	4	37 1	32 2
Rougeole	M D														1	4	209 1	55
Poliomyélite antérieure aiguë	M D			1										1			2	1
Trachome	M D																	
Blennorrhagie Syphilis	M M D	1 2		7							1			8 3	37	36 1	233 29	102 8
	M D																	

5 juin 1952.

Avis. — Armée. — Par arrêté grand-ducal du 28 juin 1952 démission honorable de ses fonctions a été accordée, pour cause d'infirmité, au capitaine *Henri Fischbach*, avec faculté de faire valoir ses droits à une pension. — 7 juillet 1952.

Avis. — Notariat. — Par arrêté grand-ducal du 7 juillet 1952, M^e *Marthe Glesener*, avocat-avoué et candidat-notaire à Luxembourg, a été nommé notaire à Wiltz. — 9 juillet 1952.

Avis. — Titres au porteur. — Opposition. — Il résulte d'un exploit de l'huissier *N. Wennmacher* à Luxembourg en date du 24 juin 1952 qu'il a été fait opposition au paiement du capital et des dividendes de deux parts sociales de la société anonyme des Acières Réunies de Burbach, Eich, Dudelange, savoir : N^{os} 50251 et 65155 sans désignation de valeur.

L'opposant prétend que les titres en question ont été détruits en 1940, lors d'un bombardement, à Dieppe (France).

Le présent avis est inséré au *Mémorial* en exécution de l'article 4 de la loi du 16 mai 1891 concernant la perte de titres au porteur. — 1^{er} juillet 1952.

Avis. — Titres au porteur. — Opposition. — Il résulte d'un exploit de l'huissier *Fél. Jansen* à Luxembourg en date du 23 juin 1952 qu'il a été fait opposition à un tiers des feuilles de coupons et des talons de trente et une parts sociales de la société anonyme des Acières Réunies de Burbach, Eich, Dudelange, savoir : N^{os} 16360, 19441, 21931, 22656, 26553, 91373, 95473, 99024, 114255, 143772, 145258, 145259, 145279, 145282, 147122, 147586, 150688, 159666, 160057, 175370, 178193, 181872, 181873, 181874, 184502, 184835, 185171, 187342, 188345 et 191824 sans désignation de valeur.

Le présent avis est inséré au *Mémorial* en exécution de l'article 22 de la loi du 16 mai 1891 concernant la perte de titres au porteur. — 1^{er} juillet 1952.

Avis. — Titres au porteur. — Opposition. — Il résulte d'un exploit de l'huissier *Fél. Jansen* à Luxembourg, en date du 2 juillet 1952, qu'il a été fait opposition au paiement du coupon N^o 41, exercice 1951, de deux parts sociales de la Société Anonyme des Acières Réunies de Burbach, Eich, Dudelange, savoir: N^{os} 52134 et 52135 sans désignation de valeur.

L'opposant prétend que les coupons en question ont été égarés.

Le présent avis est inséré au *Mémorial* en exécution de l'article 4 de la loi du 16 mai 1891 concernant la perte de titres au porteur. — 3 juillet 1952.

Avis. — Titres au porteur. — Mainlevée d'opposition. — Suivant notification de l'intéressé en date du 25 juin 1952, mainlevée a été donnée de l'opposition formulée par exploit de l'huissier *P. Konz* d'Echternach, le 1^{er} février 1952 en tant que cette opposition porte sur :

a) six obligations de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, émission 5% de 1930, (Florins P.B.), savoir :

1^o N^{os} 588, 589, 592 et 593 d'une valeur nominale de cinq cents florins P. B. chacune ;

2^o N^{os} 1869 et 6071 d'une valeur nominale de mille florins P. B. chacune ;

L'opposition reste maintenue pour les coupons du 1^{er} mars 1942 au 1^{er} septembre 1944 ;

b) une obligation de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, émission 5% de 1932 (Florins P.B.), savoir: N° 5244 d'une valeur nominale de mille florins P. B.

L'opposition reste maintenue pour les coupons du 1^{er} avril 1942 au 1^{er} octobre 1944.

Le présent avis est inséré au *Mémorial* en exécution de l'article 22 de la loi du 16 mai 1891 concernant la perte de titres au porteur. — 4 juillet 1952.

Avis. — Titres au porteur. — Mainlevée d'opposition. — Il résulte d'un exploit de l'huissier N. *Wennmacher* à Luxembourg, en date du 8 juillet 1952, que mainlevée pure et simple a été donnée de l'opposition formulée par exploit du même huissier, le 10 octobre 1945, en tant que cette opposition porte sur une obligation de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, émission 5% de 1932 (florins P. B.), savoir: N° 2470 d'une valeur nominale de mille florins P. B.

Le présent avis est inséré au *Mémorial* en exécution de l'article 22 de la loi du 16 mai 1891, concernant la perte de titres au porteur. — 10 juillet 1952.

Avis. — Titres au porteur. — Opposition. — Il résulte d'un exploit de l'huissier J.-B. *Kirch* à Grevenmacher en date du 27 juin 1952, qu'il a été fait opposition au paiement du capital d'une action privilégiée de la société anonyme Minière et Métallurgique de Rodange, savoir: N° 57498 sans désignation de valeur.

L'opposant prétend que durant sa déportation la feuille-capital de ladite action a été volée ou perdue.

Le présent avis est inséré au *Mémorial* en exécution de l'article 4 de la loi du 16 mai 1891 concernant la perte de titres au porteur. — 14 juillet 1952.
