

Droit commercial des  
chemins de fer, étude  
théorique et pratique de  
la législation et des  
tarifs qui régissent les  
[...]

Mittre, Victor. Droit commercial des chemins de fer, étude théorique et pratique de la législation et des tarifs qui régissent les rapports entre les chemins de fer et leur clientèle (voyageurs, expéditeurs et destinataires). Préface de M. Louis Tillaye.... 1912.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

\*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

\*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

Cliquer [ici](#) pour accéder aux tarifs et à la licence

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

\*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

\*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter [reutilisation@bnf.fr](mailto:reutilisation@bnf.fr).

VICTOR MITTRE

—

DROIT COMMERCIAL

DES

CHEMINS DE FER



BERGER-LEVRAULT, ÉDITEUR

BERGER-LEVRAULT, LIBRAIRES ÉDITEURS

PARIS, 5-7, rue des Beaux-Arts — rue des Glacis, 18, NANCY

---

## TRAITÉ PRATIQUE DE MÉCANIQUE ET D'ÉLECTRICITÉ INDUSTRIELLE

par Georges CAYE et A. SAILLARD

TOME I. 1901. Un volume in-8 de 489 pages, avec 312 figures dans le texte, relié maroquiné souple . . . . . 12 fr.  
TOME II. 1905. Un vol. in-8 de 447 pages, avec 281 fig., relié maroquiné souple. 12 fr.

---

## NOTIONS ÉLÉMENTAIRES D'ÉLECTRICITÉ INDUSTRIELLE

par B. SÉGUIN, Ingénieur des Arts et Manufactures, Inspecteur départemental du travail, et M. FABRE, ancien élève de l'École polytechnique et de l'École supérieure d'électricité. 1907. Un volume in-12, avec 32 figures, broché . . . . . 2 fr. 50  
Relié en percaline . . . . . 3 fr. 50

---

### H. LEBLOND

AGRÉGÉ DES SCIENCES PHYSIQUES, PROFESSEUR D'ÉLECTRICITÉ A L'ÉCOLE DES OFFICIERS TORPILLEURS

**Mesures électriques.** (*Électricité expérimentale et pratique*, tome II.) 3<sup>e</sup> édition. 1907. Un volume in-8 de 622 pages, avec 170 figures, broché . . . . . 9 fr.  
**Machines électriques et Accumulateurs.** (*Électricité expérimentale*, tome III.) 3<sup>e</sup> édition. 1907. Un volume in-8 de 515 pages, avec 170 figures, broché . . . . . 8 fr.  
**Étude générale des phénomènes électriques et des lois qui les régissent.** (*Électricité expérimentale et pratique*, tome I.) 3<sup>e</sup> édition. 1903. Un volume de 311 pages, avec 92 figures et 3 planches. . . . . 6 fr.  
**Applications de l'Électricité.** (*Électricité expérimentale et pratique*, tome IV.) 3<sup>e</sup> édition. 1903. Un volume de 513 pages, avec 119 figures . . . . . 8 fr.

---

## LES MOTEURS ÉLECTRIQUES A COURANT CONTINU

Ouvrage couronné par l'Académie des Sciences. 3<sup>e</sup> édition, revue et augmentée. 1905.

TOME I. — **Fonctionnement et manœuvres.** Un volume in-8 de 358 pages, avec 47 figures, broché. . . . . 6 fr.  
TOME II. — **Applications des électromoteurs à bord des navires de guerre.** Un volume in-8 de 552 pages, avec 144 figures, broché. . . . . 8 fr.

---

**Cours élémentaire d'Électricité.** 5<sup>e</sup> édition, mise à jour et augmentée. 1906. Un volume in-8 de 622 pages, avec 221 figures, broché. . . . . 8 fr.

Ouvrages couronnés par l'Académie des Sciences

---

## CONFÉRENCES FAITES AU DÉPOT CENTRAL DE LA TÉLÉGRAPHIE MILITAIRE

### NOTIONS D'ÉLECTRICITÉ

**Électrostatique**, par J. BOULANGER, chef de bataillon du génie. 1900. Brochure in-8, avec 13 figures. . . . . 1 fr.  
**Unités**, par J. BOULANGER, chef de bataillon du génie. 1900. Brochure in-8. 75 c.  
**Courants alternatifs** (Génération, transformation et conversion des), par E.-R. VILLECLÈRE, capitaine du génie. 1900. Broch. in-8 de 96 pages, avec 72 fig. 2 fr.  
**Courants et aimants. Courant continu. Magnétisme. Electro-magnétisme. Induction**, par J. BOULANGER, chef de bataillon du génie. 1901. Brochure in-8, avec 24 figures . . . . . 1 fr. 50

BERGER-LEVRAULT, LIBRAIRES-ÉDITEURS

PARIS, 5-7, rue des Beaux-Arts — rue des Glacis, 18, NANCY

JEAN SIGNOREL

# L'ÉLECTRIFICATION

DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER

1911. Un volume in-8 de 263 pages, broché . . . . . 5 fr.

## ÉLÉMENTS DE LA

# LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER

par Gaston PIOT, DOCTEUR EN DROIT

CHEF DU CONTENTIEUX DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI

2<sup>e</sup> édition. 1906. Grand in-8, 59 pages à deux colonnes, broché. . . 1 fr. 50

**Manuel du Candidat à l'emploi de Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer.** Ouvrage rédigé conformément aux programmes officiels, par A. LAPLAICHE, contrôleur général de l'exploitation commerciale des chemins de fer :

— 1<sup>re</sup> partie : Étude des matières du programme. 7<sup>e</sup> édition, revue et considérablement augmentée. 1904-1907. Un vol. in-12 de 1174 pages, avec 135 figures, broché. 10 fr.  
Relié en percaline. . . . . 11 fr. 50

— Supplément à la 1<sup>re</sup> partie. Programme de 1906. 1907. Un volume in-12 de 252 pages, broché. . . . . 2 fr. 50

— 2<sup>e</sup> partie : Solutions des questions posées dans les différents concours depuis 1878. 3<sup>e</sup> édition, revue et mise à jour. 1907. Un volume in-12 de 1012 pages, avec 160 figures, broché. . . . . 9 fr.  
Relié en percaline. . . . . 10 fr. 50

— Supplément général. Législation des chemins de fer. 1902. In-12, 17 pages. 25 c.

**Notions sur les Chemins de fer, à l'usage des officiers et sous-officiers de toutes armes (Armée territoriale. Réserve. Armée active),** par le même. 2<sup>e</sup> édition. 1890. Un volume in-12 de 565 pages, avec 77 gravures, broché . . . . . 6 fr.  
Relié en percaline . . . . . 7 fr. 50

**L'Europe centrale et ses réseaux d'État.** Belgique. Hollande. Alsace-Lorraine. Allemagne du Sud. Prusse. Danemark. Suisse. Autriche-Hongrie, par ARDOUIN-DUMAZET. 1903. Un volume in-12 de 348 pages, broché. . . . . 3 fr. 50

**Les Chemins de fer en France et à l'Étranger.** Étude financière et statistique, par Octave NOËL, professeur à l'École des hautes études commerciales. 1887. Un volume in-12 de 460 pages, broché. . . . . 5 fr.

**La Vie des grandes Capitales.** *Études comparatives sur Londres-Paris-Berlin,* par Gaston CADOUX, chef de service à la Préfecture de la Seine, secrétaire du comité du budget du Conseil municipal de Paris, etc. Préface de M. André LEFÈVRE, président du Conseil municipal de Paris. 1908. 1 volume in-12 de 272 pages, broché. . . . . 3 fr. 50

BERGER-LEVRAULT, LIBRAIRES-ÉDITEURS

PARIS, 5-7, rue des Beaux-Arts — rue des Glacis, 18, NANCY

## BIBLIOTHÈQUE

# D'ENSEIGNEMENT COMMERCIAL

Dirigée par M. Georges PAULET

PROFESSEUR A L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

Armements maritimes, cours professé à l'École supérieure de commerce de Marseille, par G. CHAMPENOIS, capitaine au long cours, ancien commandant aux Messageries maritimes. 1895. 2 volumes in-8 avec 140 figures, reliés en percaline gaufrée. . . . . 10 fr.

Code annoté du Commerce et de l'Industrie. Lois, décrets, règlements relatifs au commerce et à l'industrie, avec un commentaire tiré des circulaires ministérielles, de la jurisprudence du Conseil d'État et de la Cour de cassation, par Georges PAULET, professeur à l'École des sciences politiques. 1891. Un volume grand in-8 de 956 pages, sur 2 colonnes, broché . . . . . 15 fr. — Relié en demi-chagrin, plats toile . . . . . 18 fr.

Code de commerce et Lois commerciales usuelles, avec des Notions de législation comparée, à l'usage des élèves des Facultés de droit et des Écoles de commerce, par E. COHENDY, professeur à la Faculté de droit et à l'École supérieure de commerce de Lyon. 4<sup>e</sup> édition. 1907. Un volume in-18, relié en percaline gaufrée . . . . . 2 fr.

Comptabilité (Principes généraux de), par E. LÉAUTEY, professeur de comptabilité, ancien chef de bureau au Comptoir national d'Escompte, et A. GUILBAULT, ancien chef d'administration de la Société métallurgique de Vierzon. Médaille d'or à l'Exposition universelle de 1900. 2<sup>e</sup> édition. 1903. Un volume in-8, relié en percaline gaufrée . . . . . 5 fr.

Écoles supérieures de commerce (Manuel de préparation aux concours d'entrée des), contenant le développement des programmes officiels (arithmétique, algèbre, géométrie, physique, chimie, géographie, histoire), par E. DRINCOURT et V. DEVILLE. 5<sup>e</sup> édition. 1903. 2 volumes in-8, reliés en toile gaufrée. . . . . 10 fr.

Géographie commerciale (Manuel de). *Étude économique des différentes parties du monde et particulièrement de la France*, par V. DEVILLE, agrégé de l'Université, professeur de géographie à l'Institut commercial. (Ouvrage récompensé par la Société de géographie commerciale de Paris.) 3<sup>e</sup> édition. 1910. 2 vol. in-8, 1183 pages, reliés en perc. gaufrée. 10 fr.

Histoire du Commerce (Précis d'), par CONS, professeur à la Faculté des lettres de Lille, à l'École supérieure de commerce de Lille et à l'Institut industriel du Nord. 1895. 2 volumes in-8, reliés en percaline gaufrée. . . . . 8 fr.

Lois industrielles (Recueil des), avec des Notions de législation comparée, à l'usage des élèves des Facultés de droit et des Écoles industrielles et commerciales, par E. COHENDY, professeur à la Faculté de droit et à l'École supérieure de commerce de Lyon. 4<sup>e</sup> édition. 1905. Un volume in-18, relié en percaline gaufrée. . . . . 2 fr.

Opérations commerciales (Manuel pratique des), par A. DANY, directeur de l'École supérieure de commerce du Havre, ancien chef de comptabilité, ancien professeur à la Société mutuelle des Employés de commerce du Havre. 3<sup>e</sup> édition. 1907. Un volume in-8, relié en percaline gaufrée . . . . . 5 fr.

Transports maritimes (Les), éléments de droit maritime appliqué, par HAUMONT et LEVAREY, avocats, professeurs à l'École supérieure de commerce du Havre. 2<sup>e</sup> édition. 1898. Un volume in-8, relié en percaline gaufrée. . . . . 4 fr.

Tribunaux de commerce (Les). Organisation, compétence, procédure, par A. HOUYVET, docteur en droit, ancien agrégé près le tribunal de commerce de la Seine, professeur de législation commerciale et industrielle à l'École supérieure de commerce de Paris, avec une préface de M. F. RATAUD, professeur honoraire à la Faculté de droit de Paris. 1894. Un volume in-8, relié en percaline gaufrée. . . . . 4 fr.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO



**DROIT COMMERCIAL**

**DES**

**CHEMINS DE FER**



87  
23396

DU MÊME AUTEUR :

---

*Étude comparative de l'ancien et du nouveau texte de l'Ordonnance royale du 15 novembre 1846, modifiée par décret du 1<sup>er</sup> mars 1901, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.* Paris, 1901, Chevalier-Maresq et Cie, éditeurs, 20, rue Soufflot.

VICTOR MITTRE

*Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer  
Ex-receveur de l'enregistrement et des domaines*

---

**DROIT COMMERCIAL**

DES

**CHEMINS DE FER**

**ÉTUDE THÉORIQUE ET PRATIQUE**

DE LA LÉGISLATION ET DES TARIFS QUI RÉGISSENT  
LES RAPPORTS ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LEUR CLIENTÈLE  
(VOYAGEURS, EXPÉDITEURS ET DESTINATAIRES)

---

**PRÉFACE DE M. LOUIS TILLAYE**

SÉNATEUR, ANCIEN MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

---

*Avec cartes spéciales des grands réseaux français*



**BERGER-LEVRAULT, ÉDITEURS**

PARIS

Rue des Beaux-Arts, 5-7

NANCY

Rue des Glacis, 18

1912

*Tous droits réservés*





*L'ouvrage que M. Victor Mittre présente au public sous le titre Droit commercial des chemins de fer, est digne d'attirer sa bienveillante attention, tant par la solidité des développements juridiques qu'il contient, que par leur exposé méthodique. Il est comme le fil d'Ariane qui permet de se reconnaître dans le labyrinthe si compliqué des tarifs actuels des chemins de fer français.*

*Dans une première partie, l'auteur, avec un très réel sens pratique, a tout d'abord tenu à retracer à grands traits les règles du droit commun applicables aux transports et les principes fondamentaux du Code civil et du Code de commerce. Quatre chapitres, correspondant aux phases successives d'un transport litigieux quelconque, par voie ferrée ou non, traitent successivement :  $\alpha$ ) de la formation et de la preuve du contrat ;  $\beta$ ) de son exécution, c'est-à-dire des droits et des devoirs réciproques que le contrat fait naître entre les parties ;  $\gamma$ ) de la responsabilité qui en découle ;  $\delta$ ) des moyens de faire établir cette responsabilité.*

*Le lecteur trouvera dans cette partie un résumé très net de la législation applicable aux transports en général, abstraction faite de toute considération spéciale aux chemins de fer. Cependant, M. Mittre a plus volontiers choisi, pour les exemples de jurisprudence, ceux où des administrations de chemins de fer sont en cause : il est plus aisé, de cette façon, de se rendre compte que les principes rappelés leur sont applicables.*

*Avec la deuxième partie, intitulée « Règles générales applicables aux transports par voie ferrée », l'auteur nous fait entrer dans le cœur de son sujet.*

*Les règles du droit commun précédemment exposées se voient confirmées ou modifiées dans l'hypothèse d'un transport par chemin de fer.*

*Aux chapitres de la première partie, que l'on retrouve dans cette seconde, viennent s'en ajouter d'autres, concernant notamment la fixation du prix et les délais d'exécution. Sur ces points particuliers, en effet, comme il est dit page 105 de l'ouvrage, « la « liberté des contrats n'existe ni pour l'une ni pour l'autre des par- « ties... Dès l'instant qu'un voyageur ou un expéditeur s'adresse « à une administration de chemin de fer en vue d'un transport, il « est tenu de se soumettre, pour ce transport, à toutes les pres- « criptions et conditions du tarif et des règlements applicables, « de même que l'administration du chemin de fer est obligée « d'accepter le transport et de l'exécuter conformément aux « prescriptions et conditions des mêmes tarifs et règlements ».*

*La troisième partie comprend « Les tarifs et leur application », c'est-à-dire l'étude de ces types de contrats qui, ayant été dûment approuvés et publiés, sont obligatoires à l'exclusion de tous autres.*

*Grâce aux principes étudiés dans les deux premières parties, ces contrats d'un genre à part deviennent d'une interprétation relativement facile.*

*M. Mitre examine successivement : α) les tarifs généraux de grande et de petite vitesse, qui sont applicables d'office ; β) les tarifs spéciaux, applicables seulement sur réquisition, ou tout au moins en vertu d'une acceptation implicite de l'expéditeur ou du voyageur.*

*Enfin une quatrième partie donne un exposé plus succinct de ce que l'auteur appelle les « Réglementations spéciales » : d'une part, des transports auxquels les règles ordinaires sont, en principe, applicables (services publics, matières dangereuses, em-*

*branchements particuliers, transports en deçà ou au delà de la voie ferrée); d'autre part, des transports exclus en principe de la législation ordinaire (colis postaux et transports internationaux), lesquels sont régis par des conventions internationales approuvées par des lois.*

*Tel est dans ses grandes lignes le Droit commercial des chemins de fer. Par ce que nous venons d'en dire, l'on peut se rendre compte de la réelle utilité pratique d'un tel ouvrage, qui sera, nous en sommes convaincu, de nature à simplifier bien des recherches et aussi à dissiper bien des erreurs.*

*Tous ceux, en effet, qui se sont trouvés aux prises avec une de ces difficultés d'ordre litigieux que des circonstances, généralement indépendantes de la volonté des intéressés, font surgir trop souvent entre les administrations de chemins de fer et leur clientèle, savent combien d'attentives et laborieuses recherches restent parfois impuissantes à dégager de la complexité des textes une interprétation satisfaisante.*

*Pourquoi, en cette matière si usuelle, si banale même, la vérité juridique a-t-elle tant de peine à se faire jour, qu'elle semble comme se dérober à l'esprit de qui la poursuit et s'efforce de la découvrir ?*

*Nous attribuons ce phénomène à trois causes principales, d'ailleurs parfaitement mises en lumière dans ce livre.*

*C'est d'abord l'existence en cette matière d'une législation très spéciale et très abondante. Ici la liberté des conventions est des plus restreintes, les rapports conventionnels étant régis par une foule de documents administratifs se superposant à une quantité non moins grande de textes législatifs. Il n'y a plus à rechercher, comme le veut l'article 1156 du Code civil, la commune intention des parties : celles-ci n'ont pu vouloir que se conformer à la lettre même des tarifs et des règlements, auxquels la jurisprudence ne permet pas de déroger, même par un accord librement consenti, même sous prétexte de raison ou d'équité.*

A cette première source de difficultés il faut en ajouter une autre que l'auteur n'a pas non plus oubliée : c'est la complication et souvent l'obscurité de ces tarifs, qui forment le fond de cette législation et qui sont l'objet d'incessantes modifications, sur l'initiative des administrations intéressées.

Sans doute le Contrôle veille à obtenir des textes suffisamment clairs et qui répondent aux besoins du public ; mais il ne lui est pas toujours possible d'atteindre ce but : comme le fait fort judicieusement remarquer M. Mitre page 432, « s'il ne s'agissait que  
« de faire un juste départ entre les demandes du public et la résis-  
« tance que leur opposent parfois les compagnies, on pourrait y  
« parvenir souvent ; mais il faut encore concilier entre eux les  
« desiderata des régions, des villes, des industries, des maisons  
« concurrentes ; éviter de favoriser les vins d'Algérie, de Bor-  
« deaux ou de Saumur au détriment de ceux du Narbonnais, de  
« Bourgogne ou de Champagne ; mettre d'accord la toile de  
« Flandre et la toile de Bretagne ; la Picardie avec l'Auvergne ;  
« le Nord avec le Midi ». C'est là, assurément, une « tâche ardue  
« et ingrate entre toutes ».

Enfin, et ceci démontre combien cette question d'interprétation des textes relatifs aux chemins de fer est difficile et compliquée, les tribunaux chargés d'en faire l'application commettent de fréquentes erreurs, qui deviennent à leur tour des causes d'hésitation, de trouble et de confusion.

L'auteur cite, de cette jurisprudence, deux exemples qu'il nous paraît intéressant de souligner.

Ainsi, en ce qui concerne la question de savoir si les agents assermentés des chemins de fer sont officiers de police judiciaire, on trouvera, page 370, deux arrêts de la Cour de cassation tranchant cette difficulté, l'un par l'affirmative, l'autre par la négative... Où est la vérité ?

On pourra voir, page 323, un autre exemple non moins frappant : il s'agit d'un arrêt qui, de l'aveu du Bulletin annoté des chemins de fer (directeur, M. Sarrut, procureur général près la



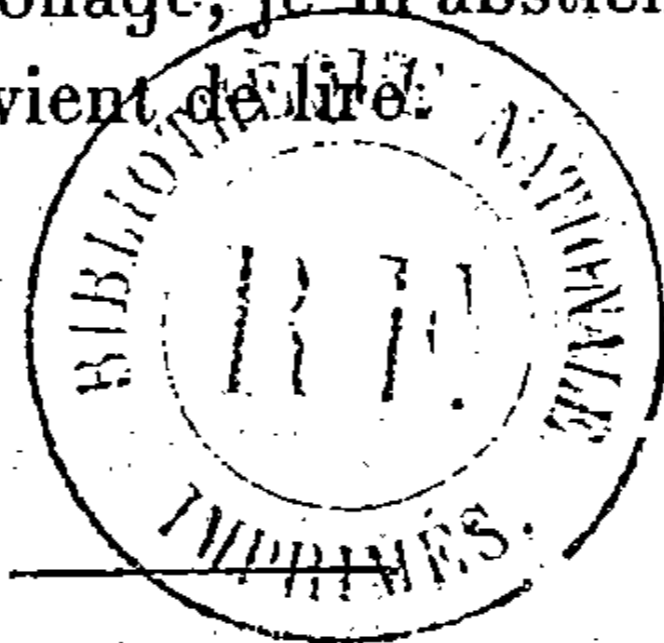
*Cour de cassation), a appliqué à une expédition de grande vitesse, l'article premier des tarifs spéciaux de petite vitesse.*

*Constater les défaillances et les imperfections du régime dont souffre la branche du droit relative aux transports par voie ferrée, c'était souhaiter de les voir disparaître, en même temps que voir s'effacer les imprécisions et les incertitudes qui les ont engendrées. Aussi sommes-nous heureux de pouvoir dire que le présent ouvrage a projeté sur ces questions assez de lumière pour en accuser franchement les lignes et donner de chacune d'elles une solution exacte, dont la logique impose la conviction au lecteur.*

*Le livre de M. Victor Mittre, qu'il soit entre les mains d'un praticien ou d'un simple lecteur avisé et clairvoyant, leur donnera toute satisfaction ; il est appelé à marquer une étape féconde dans le « droit commercial des chemins de fer », qu'il définit avec une autorité que nous nous applaudissons d'avoir bien délimitée et d'avoir été des premiers à signaler à l'attention publique.*

LOUIS TILLAYE.

Monsieur le sénateur Louis Tillaye, ancien ministre des Travaux publics, rapporteur de la loi de 1905 sur la responsabilité du voiturier, m'a fait, en écrivant la préface de ce livre, un honneur dont je sens tout le prix : il me permettra de lui en exprimer ici ma bien vive gratitude, et le lecteur comprendra que, fort de l'autorité d'un si haut patronage, je m'abstienne de rien ajouter à l'éloquent exposé qu'on vient de lire.



V. M.



# DROIT COMMERCIAL

# DES CHEMINS DE FER

---

## PREMIÈRE PARTIE

### RÈGLES DE DROIT COMMUN APPLICABLES AUX TRANSPORTS

---

#### CHAPITRE PREMIER

#### FORMATION ET PREUVE DU CONTRAT DE TRANSPORT

---

##### SECTION PREMIÈRE

*Définitions. Caractères généraux du contrat de transport.  
Lois générales qui le régissent.*

1. Définition du contrat de transport. — 2. Caractère complexe de ce contrat. — 3. Distinction entre le contrat de voyage et le contrat d'expédition. — 4. Le contrat de voyage suppose seulement un voyageur et un voiturier ; le contrat d'expédition suppose un expéditeur, un voiturier et un destinataire. — 5. Du commissionnaire de transport. — 6. De l'entrepreneur de transport. — 7. Caractère civil ou commercial du contrat de transport à l'égard des personnes qui y participent. — 8. Dispositions des Codes civil et de commerce concernant le contrat de transport. — 9. Application à ce contrat des dispositions des mêmes codes relatives aux obligations civiles et commerciales. — 10. Application des dispositions concernant le dépôt et le séquestre. — 11. Application des dispositions concernant le mandat. — 12. Quasi-contrats, quasi-délits et délits nés à l'occasion d'un transport. — 13. Les règles de la procédure sont celles du droit commun.

1. Le contrat de transport est la convention par laquelle une personne s'engage à *transporter*, c'est-à-dire à porter d'un lieu dans un autre, des personnes, des marchandises ou tout autre objet, moyennant un prix déterminé.

Ce contrat suppose essentiellement :

- 1° Un objet (personne ou chose);
- 2° Le déplacement de cet objet;
- 3° Un prix pour ce déplacement.

Il exige le concours de deux personnes au moins : le voyageur ou l'expéditeur, qui demande le transport et en paiera le prix ; le voiturier, qui s'engage à l'effectuer.

2. L'article 1779 du Code civil range parmi les « espèces principales de louage d'ouvrage ou d'industrie », le louage « des voituriers, tant par terre que par eau, qui se chargent du transport des personnes ou des marchandises » ; mais il convient de faire, à cet égard, les remarques et distinctions qui sont ci-après indiquées.

Lorsque le contrat est conclu entre un voiturier et un voyageur uniquement en vue du transport de celui-ci, il y a, en général, outre un louage d'industrie, pour le déplacement, aux frais et par les moyens du voiturier, de la voiture dans laquelle le voyageur a pris place, un véritable louage de choses, pour la place que ce voyageur occupe dans le véhicule mis à sa disposition.

Que, si le contrat a seulement pour but un transport de choses, soit qu'il s'agisse des bagages d'un voyageur, soit qu'il s'agisse d'objets remis par un expéditeur, le choix des moyens est ordinairement laissé entièrement au voiturier ; les objets lui sont confiés et restent sous sa garde pendant toute la durée du trajet ; dès lors, il n'y a plus louage de choses, mais au louage d'industrie, qui subsiste, se joignent les éléments d'un contrat de dépôt.

Enfin, en cas de transport de choses, si le prix convenu n'a pas été payé d'avance, il se forme un contrat tacite de gage, en vertu duquel la chose transportée devient le nantissement du voiturier, pour sûreté du paiement du prix de la voiture, et des dépenses accessoires auxquelles le transport pourra donner lieu.

Le contrat de transport est donc toujours de nature complexe : s'appliquant exclusivement à des personnes, il participe du louage d'industrie et du louage de choses ; s'appliquant à des objets, il participe du louage d'industrie, du dépôt et quelquefois du gage.

3. Dans certains cas, il y aura lieu de distinguer, au cours du présent ouvrage, deux sortes de contrats de transport : le *contrat de voyage*, applicable à des personnes et accessoirement aux objets dont elles se font accompagner ; le *contrat d'expédition*, exclusivement applicable à des marchandises ou à des animaux, qui, incapables de

se mouvoir ou de se conduire eux-mêmes, doivent être *remis et confiés* au voiturier.

4. Le contrat de voyage exige le concours de deux personnes seulement : voyageur et transporteur. Le voyageur qui a remis ses bagages au voiturier, pour les placer sous sa bâche ou dans une allège, les reprend lui-même à l'arrivée, ou les fait reprendre par un mandataire à ses gages.

Le contrat d'expédition suppose, outre l'expéditeur et le transporteur, un tiers à qui les objets sont adressés.

L'expéditeur peut, à la vérité, se rendre en personne au lieu de destination, ou s'y faire représenter, afin de retirer ou de faire retirer pour son compte les objets confiés au voiturier; mais telle n'est pas la forme que revêt ordinairement le contrat relatif au transport des choses. L'article 102 du Code de commerce stipule d'ailleurs, de manière expresse, que la lettre de voiture indiquera « le nom de celui à qui la marchandise est adressée »; l'article 105 impose certaines obligations au « destinataire »; l'article 108 parle des actions auxquelles le contrat de transport pourra donner lieu, tant contre le voiturier « que contre l'expéditeur ou le destinataire »; on voit donc apparaître comme nécessaire un *destinataire*, qui, sans doute, pourra n'être qu'un représentant de l'expéditeur ou l'expéditeur lui-même, mais qui, le plus souvent, participera personnellement au contrat et y aura un intérêt propre, distinct, sinon antagonique, de celui dudit expéditeur.

5. Si le contrat de transport est conclu au moyen d'un intermédiaire, ce dernier est un *commissionnaire de transport*.

Le contrat de commission correspond, en droit commercial, à ce qu'est le mandat en droit civil : le commissionnaire se charge de faire une affaire pour le compte d'autrui.

Le commissionnaire de transport est donc chargé par son commettant (le voyageur ou l'expéditeur), de s'aboucher avec le voiturier, de s'entendre avec lui sur les clauses et conditions du contrat, d'en discuter le prix, de faire remettre la marchandise, même de payer.

Il touche, pour les services qu'il rend à l'expéditeur, un salaire spécial, un *droit de commission*, qui vient s'ajouter au prix du transport sans se confondre avec lui.

6. Au lieu de se borner au rôle d'intermédiaire, le commissionnaire peut prendre le transport à son compte, traiter lui-même avec le

voyageur ou l'expéditeur, s'engager moyennant une somme débattue d'avance à exécuter ou faire exécuter le transport, et courir les risques de gain ou de perte sur le résultat final de l'opération; il n'est plus alors commissionnaire, mais entrepreneur : entrepreneur de transport au sens purement juridique de cette expression.

Il a, du reste, toutes les obligations du voiturier, dont il assume, à raison de la part directe qu'il prend à l'exécution du contrat de transport, toute la responsabilité.

7. Le louage de choses, le louage d'industrie, le mandat, le dépôt, la commission, le transport, ne sont pas commerciaux par leur seule nature; mais la loi répute actes de commerce « toute entreprise de commission » et « toute entreprise de transport par terre ou par eau » (C. com., art. 632); il s'ensuit que le contrat de transport a toujours un caractère commercial vis-à-vis du commissionnaire et du voiturier de profession, tandis qu'il peut n'avoir pas ce caractère à l'égard de celui qui ne se chargerait d'un transport qu'accidentellement en dehors de toute idée de négoce.

Pour ce qui est du voyageur, de l'expéditeur et du destinataire, il y a lieu de distinguer : s'ils ne sont pas commerçants, le contrat de transport ne pourra pas être considéré, par rapport à eux, comme commercial; il constituera, au contraire, un acte de commerce pour les deux parties, par application des articles 632 et 638 du Code de commerce, si, d'une part, le voiturier ou le commissionnaire étant commerçants, le voyageur, l'expéditeur ou le destinataire le sont aussi, et si, d'autre part, ces derniers ont participé au contrat dans l'intérêt de leur commerce.

Ces distinctions sont très importantes, ainsi qu'on le verra plus loin, au point de vue des preuves qui peuvent être admises contre les diverses parties en cause et au point de vue de la compétence des tribunaux appelés à se prononcer sur les litiges.

8. L'article 1779 du Code civil, déjà mentionné n° 2, prévoit le louage des voituriers « qui se chargent du transport des personnes ou des marchandises ». Une section du même code (liv. III, tit. VIII, chap. III, sect. II; art. 1782 à 1786) est consacrée tout entière aux « voituriers par terre et par eau ». Enfin, l'article 2102 accorde au voiturier un privilège sur la chose voiturée pour le paiement de ses frais. Voilà pour le Code civil.

Dans le Code de commerce, les articles 96 à 102 (liv. I, tit. VI, sect. III) traitent « des commissionnaires pour les transports par

terre et par eau », et la section suivante (art. 103 à 108) s'occupe exclusivement « du voiturier ».

Ces textes constituent l'ensemble de la législation qui régit en principe les relations du voiturier avec les voyageurs, expéditeurs et destinataires ; mais, outre que de nombreuses exceptions et modifications résultant de lois spéciales s'appliquent à certaines catégories de transports, les dispositions des Codes civil et de commerce qui viennent d'être citées ne comportent qu'un petit nombre de règles, ne concernant du reste, pour la plupart, que les transports de choses, et cette législation générale se trouve finalement être fort incomplète.

9. Aussi doit-on appliquer au contrat de transport, à défaut d'autres textes, les mêmes règles qu'aux obligations conventionnelles en général (C. civ., liv. III, tit. III, art. 1101 à 1369) et aux obligations commerciales (C. com., *passim*).

10. Il faut y ajouter les parties du Code civil relatives au *dépôt* et au *séquestre*, puisque l'article 1782 de ce code renvoie au titre du dépôt et du séquestre (liv. III, tit. XI, art. 1915 à 1963) en ce qui concerne les obligations auxquelles sont assujettis les voituriers pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées (V. n° 51).

11. De même, le contrat de transport, étant, dans certains cas, assimilable au *mandat*, sera régi, dans ces cas, par les articles 1984 à 2010 du Code civil (liv. III, tit. XIII).

12. Des engagements accessoires peuvent naître du transport ou au cours de son exécution, auxquels seront applicables les articles 1371 à 1381 du Code civil, si le fait qui les produit, étant licite, constitue un *quasi-contrat*, et les articles 1382 à 1386, si ce fait, n'étant pas licite, constitue un *délit* ou un *quasi-délit*.

13. On mentionnera enfin, pour mémoire, les questions de procédure, qui doivent, en principe, être réglées selon le droit commun.

Il sera donné, du reste, page 53 et suivantes, dans le chapitre IV, un résumé des dispositions les plus importantes à cet égard, et, notamment, quelques explications au sujet des articles 105 et 106 du Code de commerce.

## SECTION II

*Comment se forme le contrat de transport  
et comment il se prouve.*

## § 1. — Généralités.

14. Le contrat de transport est tantôt réel, tantôt simplement consensuel. — 15. Il n'est soumis à aucun formalisme particulier. — 16. Le contrat d'expédition ne peut être révoqué ni modifié sans le consentement du destinataire lorsque celui-ci a fait acte d'acceptation de ce contrat. — 17. Mais tant que cette acceptation n'a pas eu lieu, l'expéditeur demeure, à l'égard du voiturier, libre de disposer de la marchandise et notamment de désigner un autre destinataire que celui primitivement indiqué. — 18. Le contrat de transport se prouve, à l'encontre de toutes parties, suivant les règles applicables aux actes purement civils. — 19. Il peut, en outre, se prouver, à l'encontre de celui qui y a fait acte de commerce, par tous les moyens de preuve admis entre commerçants. — 20. Par les présomptions et par l'aveu extrajudiciaire purement verbal. — 21. S'il est constaté par écrit, la preuve testimoniale peut être admise « contre et outre le contenu aux actes ». — 22. Formation du contrat de voyage. — 23. Forme usuelle du contrat d'expédition.

14. La plupart des auteurs estiment que le contrat de transport se forme par le simple consentement des parties; quelques-uns pensent cependant que la remise des objets à transporter est en outre nécessaire. En d'autres termes, le contrat de transport ne serait pas seulement *consensuel*, comme la vente, par exemple, qui est parfaite aussitôt que les parties sont d'accord sur la chose et sur le prix, mais aussi *réel*, comme le commodat, le dépôt, le gage, qui ne peuvent être parfaits que par la tradition effective de l'objet prêté ou déposé.

Il semble que, étant données les distinctions qui ont été établies plus haut, il y a lieu de décider ici différemment suivant qu'il s'agira d'un transport de personnes ou d'un transport de choses: le contrat exclusivement relatif au transport des personnes, simple louage, sera consensuel; au contraire, le contrat relatif à un transport de choses sera réel, et ne deviendra définitif que par la tradition de la chose: il faut, en effet, que le voiturier, futur dépositaire de cette chose, ait pu la reconnaître avant d'en prendre charge.

L'intérêt de cette question n'est pas seulement théorique, car, aussitôt que le contrat est formé, son exécution peut être poursuivie, soit par l'une, soit par l'autre des parties (C. civ., art. 1142 à 1145).

15. Quoi qu'il en soit, la doctrine et la jurisprudence sont du moins d'accord sur ce point que, malgré les termes de l'article 101 du Code



de commerce, qui prêtent quelque peu à l'équivoque, la conclusion du contrat de transport n'est soumise à aucun formalisme particulier, même quand il s'agit d'un transport de choses.

Sans doute la lettre de voiture, dont il va être parlé ci-après, est, dans ce cas, le mode le plus sûr de constatation de ce contrat, mais elle n'est pas nécessaire à sa formation : l'entente entre l'expéditeur et le voiturier suffit, de quelque manière qu'elle se soit établie, — par écrit, verbalement ou même tacitement, — pourvu qu'elle soit accompagnée ou suivie de la remise des objets à transporter.

**16.** Le contrat de transport une fois conclu est-il irrévocable?

La question ne se poserait pas s'il s'agissait d'une convention ordinaire, car, sauf quelques cas très spéciaux, explicitement prévus par les lois, les conventions peuvent en général être révoquées du consentement mutuel de tous ceux qui y ont pris part. Mais, ainsi qu'on l'a vu plus haut, n° 4, dans le cas de transport de choses, le contrat d'expédition suppose trois personnes : un expéditeur, un voiturier, un destinataire, et la convention conclue entre les deux premiers seulement doit recevoir son accomplissement entre les mains du troisième. On se trouve donc en présence d'une stipulation faite au profit d'un tiers, stipulation qui, par application de l'article 1121 du Code civil, ne pourra plus être révoquée par ses auteurs seuls, dès que le tiers au profit duquel elle a été formulée aura déclaré vouloir en profiter (V. p. 55, note).

Il suit de là que le contrat de transport ne peut être modifié ou révoqué du consentement de l'expéditeur et du voiturier seuls, que si le destinataire n'a pas encore manifesté son intention de s'en prévaloir. A partir du moment où celui-ci a fait quelque acte impliquant acceptation, aucun changement ne peut plus être apporté au contrat sans son assentiment.

**17.** Une autre conséquence de ce qui vient d'être expliqué, est que le voiturier n'a affaire qu'à l'expéditeur et ne connaît que lui, tant que la chose transportée n'a pas été utilement présentée au destinataire, ou tant que celui-ci n'en a pas valablement réclamé la livraison. L'expéditeur reste jusqu'à ce moment maître de disposer de la marchandise, et, notamment, s'il juge à propos de désigner un autre destinataire que celui primitivement indiqué, le voiturier est tenu de déférer à cet ordre.

En effet, le voiturier n'est, en ce qui concerne la livraison au destinataire, qu'un mandataire de l'expéditeur, et celui-ci a toujours le droit de modifier le mandat qu'il a donné.

18. Le contrat de transport ne peut être prouvé, à l'encontre de celui qui en y participant n'a pas fait acte de commerce, que par les moyens autorisés et suivant les règles prescrites pour les actes purement civils. Spécialement la preuve testimoniale ne sera admise, au delà de 150 francs, que s'il existe un commencement de preuve par écrit, ou dans certains cas exceptionnels limitativement énumérés par la loi (V. C. civ., art. 1341, 1347 et 1348).

19. Mais tous les moyens de preuve prévus par l'article 109 du Code de commerce sont opposables à celui qui a fait acte de commerce; dès lors, le contrat de transport et ses divers éléments ou conditions pourront être établis, à son encontre :

« Par actes publics;

« Par actes sous signature privée;

« Par le bordereau ou arrêté d'un agent de change ou courtier dûment signé par les parties;

« Par une facture acceptée;

« Par la correspondance;

« Par les livres des parties (V. n° 48 et C. civ. art. 1329 à 1331);

« Par la preuve testimoniale, dans le cas où le tribunal croira devoir l'admettre. »

A cette énumération de l'article 109 du Code de commerce, on peut ajouter, pour mémoire, les présomptions, l'aveu et le serment, qui sont des moyens de preuve de droit commun.

20. En ce qui concerne la preuve testimoniale, il importe de remarquer que, par dérogation à l'article 1341 du Code civil, elle est admissible quelle que soit la somme en litige. D'où cette conséquence que les présomptions de l'homme ou de fait (C. civ., art. 1353) et l'aveu extrajudiciaire purement verbal (*Ibid.*, art. 1355) peuvent être également admis sans restriction.

21. Une deuxième dérogation non moins importante à l'article 1341 du Code civil, est que la preuve testimoniale peut être admise « contre et outre le contenu aux actes » ou « sur ce qui serait allégué avoir été dit avant, lors ou depuis les actes ».

On a contesté cette seconde exception aux règles du Droit civil, disent à ce sujet MM. Ch. Lyon-Caen et L. Renault (1), « mais aujourd'hui cette opinion est abandonnée avec raison (Bordeaux, 5 avril

---

(1) *Traité de Droit commercial*, 3<sup>e</sup> édit., t. III, p. 71.

1894, D. 1894, 2, 474; S. et *J. Pal.*, 1895, 2, 15; AUBRY et RAU, VIII, p. 325, § 763 bis, note 3; BONNIER, *Traité des Preuves* [édit. Lar-naude], n° 145). D'ailleurs, dans l'ancien Droit déjà, la preuve par témoins était, en matière commerciale, admise contre et outre le contenu aux actes (MERLIN, *Questions de Droit*, v° *Dernier ressort*, n° 1, § 18). Le Code civil paraît bien confirmer l'ancienne doctrine. C'est après avoir posé les deux grandes règles concernant la preuve par témoins que l'article 1341 du Code civil ajoute: LE TOUT *sans préjudice de ce qui est prescrit dans les lois relatives au commerce*. On peut ajouter que l'application faite par l'article 41 du Code de commerce aux sociétés de commerce de la règle qui prohibe la preuve par témoins contre et outre le contenu aux actes, serait bien inutile, si le principe général était, même en matière commerciale, l'exclusion de cette preuve. La rapidité avec laquelle se concluent les opérations de commerce, empêche souvent de constater par écrit les additions ou les dérogations que les parties font à un contrat constaté par écrit. »

« Ces deux exceptions aux principes du Droit civil, » ajoutent MM. Lyon-Caen et Renault, « ne sont pas admises lorsqu'il s'agit d'un contrat pour lequel le Code de commerce exige un écrit. Les motifs mêmes qui font exclure la preuve par témoins pour le contrat, doivent aussi la faire écarter quand il s'agit de prouver outre et contre l'écrit. »

Mais, ainsi qu'on l'a vu n° 15, le contrat de transport n'est soumis à aucun formalisme particulier, et, dès lors, les deux importantes dérogations à l'article 1341 du Code civil qui viennent d'être indiquées, peuvent recevoir pleine et entière application, lorsqu'il s'agit, bien entendu, de prouver contre une partie qui a fait acte de commerce en participant à ce contrat.

22. Il n'y a aucune observation particulière à faire sur le contrat de voyage : il se forme généralement de manière fort sommaire, soit par la délivrance d'un reçu ou d'un ticket de place, soit verbalement, soit même par simple consentement tacite, par exemple lorsqu'un voyageur prend place dans un omnibus en partance. La preuve de l'existence et des conditions de ce contrat ne donne lieu que rarement à des difficultés.

23. Le contrat d'expédition, relatif aux choses, est au contraire presque toujours constaté par un écrit, qui, dans sa forme traditionnelle, porte le nom de « lettre de voiture ». Il est indispensable d'entrer dans quelques détails au sujet de cet écrit.

## § 2. — De la lettre de voiture.

24. Définition et but de la lettre de voiture. — 25. Dispositions des articles 101 et 102 du Code de commerce. — 26. La lettre de voiture peut être à ordre ou au porteur. — 27. Elle n'est, en tant que document de transport, assujettie à aucun formalisme particulier, et aucune mention n'y est exigée à peine de nullité. — 28. Elle peut être établie en un seul original. — 29. La lettre de voiture est opposable au commissionnaire et peut être invoquée par lui. — 30. Elle forme le titre du voiturier. — 31. Elle forme le titre de l'expéditeur, même s'il n'y a pas été dénommé. — 32. Elle peut être invoquée par le destinataire ou contre lui après qu'il a accepté le contrat. — 33. Les énonciations de la lettre de voiture ne font foi que jusqu'à preuve contraire. — 34. Timbre de la lettre de voiture.

24. La lettre de voiture est une lettre ouverte que l'expéditeur adresse au destinataire, par l'intermédiaire du voiturier, à l'effet de constater l'existence, l'objet et les conditions du contrat de transport.

Restant entre les mains du voiturier, la lettre de voiture suivra l'expédition afin de permettre, en cours de route, d'en vérifier à chaque instant la composition ou l'identité, et de lui donner les soins nécessaires.

Elle fournira au destinataire, lors de la livraison, le moyen de reconnaître les colis et de s'assurer que toutes les conditions du contrat ont bien été remplies.

Enfin, si un double, revêtu du visa du voiturier, a été conservé par l'expéditeur, ce sera le titre au moyen duquel celui-ci, ou son représentant, pourra poursuivre l'exécution du contrat.

25. La lettre de voiture, dit l'article 101 du Code de commerce, « forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier ».

D'autre part, l'article 102 du même code énumère, dans les termes suivants, les divers renseignements que cette pièce doit contenir :

« La lettre de voiture doit être datée.

« Elle doit exprimer :

« La nature et le poids ou la contenance des objets à transporter,

« Le délai dans lequel le transport doit être effectué.

« Elle indique :

« Le nom et le domicile du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère, s'il en y a un,

« Le nom de celui à qui la marchandise est adressée,

« Le nom et le domicile du voiturier.

« Elle énonce :

« Le prix de la voiture,

« L'indemnité due pour cause de retard.

« Elle est signée par l'expéditeur ou le commissionnaire.

« Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter. »

26. Il résulte des textes qui viennent d'être cités, que la lettre de voiture est bien l'instrument du contrat de transport, réglant les relations entre ceux qui ont intérêt au transport (expéditeur et destinataire) et ceux qui acceptent la mission de l'effectuer (commissionnaire et voiturier); mais rien, dans ces textes, n'indique qu'elle puisse être aussi le titre de propriété de la marchandise, ou régler les accords qui ont pu intervenir à son sujet entre l'expéditeur et le destinataire.

Cependant l'usage, et avec lui l'article 92 du Code de commerce, assimilent à ce point de vue la lettre de voiture au connaissement.

D'après cet article 92, le créancier gagiste « est réputé avoir les marchandises en sa possession, lorsqu'elles sont à sa disposition dans ses magasins ou navires, à la douane ou dans un dépôt public, ou si, avant qu'elles soient arrivées, il en est saisi par un connaissement ou une lettre de voiture ».

Or, ce connaissement peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur (C. com., art. 281), et, aucun obstacle légal ne s'opposant à ce qu'il en soit de même de la lettre de voiture, celle-ci pourra, elle aussi, être au porteur ou à ordre et transmissible par endos. La lettre de voiture sera bien, dans ce cas, un titre représentatif des marchandises, mais les conditions du contrat de transport et ce contrat lui-même ne seront atteints en rien par ce qui pourra se passer entre l'expéditeur et ses cessionnaires; ceux-ci seront seulement appelés à se substituer à celui-là, et le voiturier aura le devoir de se conformer, en ce qui concerne la personne à qui il doit livrer, aux indications portées sur la lettre de voiture restée entre ses mains, complétées, s'il y a lieu, par celles inscrites sur le double de la même lettre de voiture, qui aura été conservé par l'expéditeur et transmis par lui à un tiers porteur.

27. Lorsque la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, toutes les dispositions légales concernant ces sortes de titres lui sont applicables; mais, aussi bien dans ce cas que dans le cas contraire, elle n'a, en tant que document de transport, d'autres règles que celles tracées par l'article 102 du Code de commerce.

Il semblerait, à lire cet article, que l'indication de la date et du

délai, ainsi que la désignation des objets, sont indispensables à la validité de la lettre de voiture; il n'en est rien : l'usage, la doctrine et même la jurisprudence ont consacré la thèse contraire; aucune mention n'est exigée à peine de nullité, et si la lettre de voiture est incomplète elle n'en vaut pas moins, sauf à prouver par d'autres moyens les clauses et conditions qui ont été omises.

28. Même, malgré qu'il s'agisse d'un contrat synallagmatique, on admet communément que, par dérogation à l'article 1325 du Code civil, la lettre de voiture peut, sans cesser d'être valable, être établie en simple original.

29. La lettre de voiture pourra toujours être opposée au commissionnaire : il a dû, en effet, la signer s'il a pris part au contrat.

Elle pourra être invoquée par lui, et il établira, au besoin, son existence au moyen de la copie qu'il doit en faire sur son registre (C. com., art. 102, *in fine*).

30. Le voiturier, détenteur de la lettre de voiture, est armé, au point de vue du paiement de ses frais et débours : par le titre signé du commissionnaire ou de l'expéditeur; par l'enregistrement qu'il a dû faire, conformément à l'article 1785 du Code civil, de l'argent, des effets ou des paquets dont il s'est chargé; enfin, par la possession même de la marchandise, qui, d'après l'article 2102 du même code, lui garantit ce paiement (V. nos 44 à 46).

31. Quant à l'expéditeur, la lettre de voiture, d'après l'article 101 du Code de commerce « forme un contrat » auquel il est toujours partie. Il pourra donc l'invoquer, même s'il n'y a pas été dénommé (1), même s'il n'a aucun titre entre les mains; mais encore faudra-t-il, dans ces cas, qu'il justifie de ses qualités (2).

Inversement, on pourra incontestablement la lui opposer et en poursuivre contre lui l'exécution lorsqu'il l'aura signée; mais au cas contraire, il faudrait établir qu'il a bien participé au contrat, soit directement, soit par l'intermédiaire du commissionnaire.

32. Enfin, la lettre de voiture fera titre pour et contre le destinataire, à condition qu'il ait manifesté de manière certaine et en temps utile, son acceptation du contrat.

---

(1) Cass. civ. 1<sup>er</sup> déc. 1896 (Ch. de fer de l'Est c. Grosieux).

(2) Cass. req. 22 juin 1903 (Ch. de fer d'Orléans c. Mortemousque).

Cette acceptation est nécessaire dans tous les cas : en vertu de l'article 1121 du Code civil, si le destinataire a dans le contrat de transport un intérêt propre; en vertu de l'article 1984, s'il agit simplement comme mandataire de l'expéditeur.

**33.** Quelle que soit la partie par qui ou contre qui est invoquée une lettre de voiture établie sans plus de solennité que n'en exige l'article 102 du Code de commerce, ses énonciations ne font foi que jusqu'à preuve contraire : c'est là une conséquence du caractère commercial de l'acte, et de la non-obligation pour les parties d'en passer un (V. n° 15).

Il doit en être ainsi même à l'égard de la partie non commerçante, parce que celle-ci, en acceptant que le contrat de transport soit constaté dans cette forme sommaire et exclusivement commerciale, a renoncé à se prévaloir des règles que les articles 1341 et suivants du Code civil imposent aux seuls actes purement civils.

**34.** L'original de la lettre de voiture est soumis à la formalité du timbre par les lois spéciales en vigueur (1); la quotité du droit est actuellement fixée à 70 centimes par titre (2) (V. n° 248).

Il y a toutefois une exception à cette règle : aux termes de l'article 2 d'un décret du 3 janvier 1809, « ne sont point assujettis à se pourvoir de lettres de voiture *timbrées*, les propriétaires qui font conduire, par leurs voituriers et leurs propres domestiques ou fermiers, les produits de leur récolte ».

Il convient, du reste, de rappeler que le défaut de timbre ou son insuffisance sont sans influence aucune sur la validité des actes assujettis à cet impôt; l'auteur d'une lettre de voiture non timbrée sera passible des pénalités prévues par la loi pour les contraventions de cette nature, mais les ayants droit n'en pourront pas moins poursuivre, au moyen de cette lettre de voiture, l'exécution du contrat.

---

(1) L. 13 brumaire an VII; L. fin. 11 juin 1842.

(2) L. 28 févr. 1872, art. 11.

## CHAPITRE II

# EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT DROITS ET DEVOIRS RÉCIPROQUES DES PARTIES

### SECTION PREMIÈRE

#### *Obligations du voyageur, de l'expéditeur et du destinataire. Privilège du voiturier.*

35. Le voyageur et l'expéditeur doivent mettre le voiturier à même d'exécuter le transport convenu. — 36. Aperçu des obligations générales du voyageur. — 37. Aperçu des obligations générales de l'expéditeur. — 38. Le destinataire doit, après vérification des colis et acceptation du contrat de transport, recevoir la marchandise et en donner décharge. — 39. Il peut la refuser s'il y a avarie ou perte partielle et dans certains cas de retard. — 40. Le refus, pour une cause étrangère au contrat de transport équivaut au refus d'acceptation de ce contrat. — 41. Le voyageur, l'expéditeur et, s'il y a lieu, le destinataire sont tenus de payer le prix convenu, ainsi que les dépenses supplémentaires auxquelles le transport a donné lieu. — 42. Le paiement se fait suivant les règles ordinaires. — 43. Garanties du voiturier pour sûreté du prix afférent au contrat de voyage. — 44. Le prix afférent au contrat d'expédition est garanti par un privilège spécial comportant droit de rétention de l'objet transporté et pouvant aller jusqu'à la vente de cet objet. — 45. Point de départ et terme de ce privilège. — 46. « Frais de voiture » et « dépenses accessoires » dont il assure le paiement.

35. La première obligation du voyageur et de l'expéditeur qui ont conclu un contrat de transport, est de mettre le voiturier à même, pour ce qui les concerne, d'exécuter, dans de bonnes conditions, le transport convenu.

En ne le faisant pas, ils s'exposeraient à se voir réclamer le prix du transport, bien que celui-ci n'eût pas été effectué; en tout cas, à payer au voiturier des dommages-intérêts en rapport avec le préjudice qu'ils lui auraient causé.

36. Le voyageur sera donc, à l'heure dite, au lieu fixé pour le départ.

Il n'aura pas plus de bagages que n'en comportent soit son contrat, soit l'usage, si rien n'a été stipulé à cet égard.

Il prendra dans la voiture la place qu'il a retenue. S'il n'a pas



spécialement désigné une place plutôt qu'une autre, il choisira parmi les places disponibles que lui indiquera le voiturier ou son agent.

Il observera, durant le trajet, les lois et règlements de police générale, les règlements spéciaux à l'industrie du voiturier et même ceux que le voiturier aurait cru devoir faire lui-même pour le service intérieur de son exploitation; toutefois, ces derniers ne lui seront opposables que s'ils lui ont été révélés lors du contrat.

Les bagages voyageant dans la même voiture que lui ou le suivant de très près, le voyageur aura généralement à accomplir lui-même les formalités de douane, de régie ou d'octroi; il devra, au cas où le voiturier en serait chargé, fournir à celui-ci toutes pièces et indications utiles.

**37.** L'expéditeur devra de même remettre au voiturier, au lieu et à l'heure convenus, les objets à transporter, accompagnés de tous documents et renseignements nécessaires pour l'accomplissement et la bonne exécution du transport : pièces de régie, déclarations pour l'octroi, la douane, etc., en vue des formalités fiscales ou autres; indication des précautions spéciales que la marchandise exige (v. g. fragile, craint l'humidité, ne pas renverser) ou des dangers que sa manipulation présente (v. g. animaux dangereux, matières explosibles).

Mais, en principe et sauf convention contraire, l'expéditeur n'est pas tenu de fournir des renseignements plus précis, ni de détailler le contenu de ses colis, pourvu qu'ils soient porteurs de marques ou de signes distinctifs qui permettent suffisamment au destinataire de s'assurer de leur identité et de leur intégrité. Même ils pourront être clos et scellés, et le voiturier ne peut connaître les qualités et quantités spécifiques des choses qui y sont renfermées; dans ce cas, ledit voiturier sera déchargé, bien entendu, par la remise de ces colis, sous leur conditionnement primitif, en bon état extérieur et ne présentant aucune trace de violation ou d'avarie.

**38.** L'obligation principale du destinataire est de recevoir la marchandise, si d'ailleurs elle est conforme, de tous points, tant aux énonciations de la lettre de voiture qu'aux renseignements qui lui ont été fournis par l'expéditeur à son sujet.

Le plus souvent, en effet, le destinataire a participé à deux contrats distincts qui doivent recevoir simultanément leur exécution entre ses mains du fait de la livraison : un contrat de transport, conclu entre l'expéditeur et le voiturier, et un contrat de vente, de donation ou autre, conclu entre l'expéditeur et lui-même, destinataire. On ne saurait lui dénier le droit de s'assurer, avant de prendre livraison, non seulement que le voiturier lui présente bien, et en bon état, les

objets que lui a remis l'expéditeur, mais encore que ces objets sont bien exactement ceux que l'expéditeur avait annoncés ou promis.

Cette vérification peut même être nécessaire pour former définitivement, à l'égard du destinataire, le contrat de transport (V. n° 16) et le contrat de vente ou autre qu'il a passé avec l'expéditeur. En cas de vente, par exemple, le destinataire acheteur ne peut être tenu de prendre livraison d'objets qu'il n'a point vérifiés; l'effet de la vente peut, d'autre part, être retardé par une condition suspensive (C. civ., art. 1584) telle que la livraison dans les magasins du voiturier ou au domicile de l'acheteur; la vente est même inexistante « à l'égard du vin, de l'huile et des autres choses que l'on est dans l'usage de goûter avant d'en faire l'achat... tant que l'acheteur ne les a pas goûtées et agréées » (C. civ., art. 1587).

On peut donc poser fermement ce principe, reconnu du reste par la jurisprudence, que le destinataire a toujours le droit de vérifier, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, les colis qui lui sont présentés (1), alors même que le voiturier a pu ignorer leur contenu et que les plombs ou cachets dont ils étaient scellés sont bien demeurés intacts.

Mais après que cette vérification a été faite ou offerte, le destinataire, s'il a accepté le contrat de transport, ne pourra plus, sans motif valable, refuser de recevoir les colis et d'en donner décharge au voiturier.

39. Le refus du destinataire peut être justifié par une avarie ou une perte partielle; on verra plus loin quelle procédure doit être suivie en pareil cas, et comment se règle la responsabilité.

Il peut être aussi justifié par un retard, mais seulement si, du fait de ce retard, les conditions d'utilisation de la marchandise sont notablement changées; là encore la question de la légitimité du refus est étroitement liée à celle de la responsabilité, et devra être étudiée en même temps que cette dernière.

40. Le refus pour « non-commande », pour « marchandise non conforme à l'échantillon », ou pour toute autre cause étrangère au transport, suppose un désaccord entre le destinataire acheteur et l'expéditeur vendeur. Au point de vue des relations entre le destinataire et le voiturier, il faut le considérer comme un refus d'acceptation du contrat de transport. Dès lors si, d'une part, le débat sur les motifs d'un refus doit s'agiter exclusivement entre l'expéditeur et le destinataire désigné, d'autre part, le contrat de transport reste exclusivement limité aux relations entre le voiturier et l'expéditeur.

---

(1) Cass. civ. 8 déc. 1885 (Ch. de fer du Midi c. Gaubert).

41. Indépendamment des obligations rappelées dans les numéros qui précèdent, le voyageur, l'expéditeur et, s'il y a lieu, le destinataire, sont tenus de payer au voiturier le prix convenu et de lui rembourser les dépenses supplémentaires auxquelles le transport a pu donner lieu en sus de ce prix.

Le prix convenu comprend ordinairement, outre l'opération même du transport, la rémunération des opérations accessoires (v. g. les écritures, la manutention) qui en sont inséparables.

Quant aux dépenses supplémentaires que le voiturier peut être en droit de réclamer, elles s'appliquent aux frais qu'il a pu faire exceptionnellement, soit comme dépositaire pour la conservation de la chose déposée entre ses mains (C. civ., art. 1947), soit comme mandataire pour l'exécution de son mandat (C. civ., art. 1999), et qui, à raison de leur caractère exceptionnel, n'ont pas été comprises, explicitement ni implicitement dans le prix convenu.

42. Le paiement s'effectue suivant les règles du droit commun. Lorsqu'il a lieu en espèces, c'est toujours le débiteur, conformément au principe posé par un décret-loi du 22 avril 1790, qui est « obligé de faire l'appoint et, par conséquent, de se procurer le numéraire d'argent nécessaire pour solder exactement la somme dont il est redevable » (1).

43. Le prix du contrat de voyage, toujours dû par le voyageur, ne jouit d'aucune garantie spéciale, sauf peut-être pour les bagages.

L'article 2102, 6<sup>o</sup>, du Code civil, range bien parmi les créances privilégiées sur certains meubles « les frais de voiture et les dépenses accessoires, sur la chose voiturée »; mais, en matière de privilège, tout est de droit étroit : il ne pourrait donc être fait application de cette disposition qu'au transport des bagages, et uniquement pour la portion du prix afférente à ces bagages eux-mêmes. Quant à la personne du voyageur, que l'on ne peut évidemment comprendre dans le terme « chose » employé par la loi, le voiturier, s'il n'a pas été payé du prix du contrat, n'aura d'autre ressource que d'assurer, suivant les moyens ordinaires, le recouvrement de sa créance.

44. Le prix du contrat d'expédition est dû soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, suivant les accords intervenus entre eux, mais ici, contrairement à ce qui a lieu pour le contrat de voyage, la totalité de ce prix est protégée par le privilège inscrit en l'article 2102,

---

(1) Dans ce sens, Cass. crim. 6 janv. 1872 (Min. publ. c. Ch. de fer de P.-L.-M.) et Circ. min. 24 févr. 1872.

6°, du Code civil : les droits du voiturier se trouvent ainsi mis à l'abri des contestations qui peuvent surgir entre expéditeur et destinataire au sujet du paiement.

Le privilège de l'article 2102 entraîne, au profit du voiturier, le droit de ne se dessaisir des objets transportés que contre paiement des sommes dues à raison de leur transport, et même la faculté d'obtenir, en vertu de l'article 106 du Code de commerce, que la vente en soit ordonnée jusqu'à concurrence du prix de la voiture.

45. Il est fort important de fixer de manière précise le point de départ et le terme de l'exercice du privilège du voiturier : à partir de quel moment et jusqu'à quel moment la chose voiturée devient et reste le gage des sommes dues.

Au départ, aucun doute ne paraît possible en présence des termes de l'article 2102 : il ne pourra y avoir privilège tant qu'il n'y aura pas eu tradition effective de l'objet à transporter (par l'expéditeur au voiturier), et transport de cet objet.

La question de savoir si le privilège subsiste après que le voiturier s'est dessaisi est beaucoup plus délicate. La solution paraît cependant devoir être négative, si l'on réfléchit que le voiturier étant pourvu d'un droit de rétention, ainsi qu'il vient d'être expliqué n° 44, n'a pu se dessaisir volontairement qu'en renonçant à l'exercice de ce droit. Du reste, suivant un arrêt de la Cour de cassation du 13 avril 1840 (1), « le privilège (du voiturier) ne peut plus s'exercer lorsque le gage n'est plus en la possession du créancier ». Aussi, malgré les opinions divergentes de quelques auteurs et d'un certain nombre de décisions judiciaires, on posera en principe qu'en se dessaisissant de l'objet qu'il a transporté, le voiturier perd le privilège qu'il avait sur cet objet pour le paiement du transport.

46. Quelle est, d'autre part, l'étendue de ce privilège? Quelles sont les sommes qu'il garantit? « Les frais de voiture et les dépenses accessoires », dit simplement l'article 2102.

Les « frais de voiture », c'est le prix global dû pour le transport, du point de départ au point de destination, des objets composant une seule et même expédition. Le paiement total de ce prix est garanti sur l'ensemble des objets formant cette expédition (2) et, au besoin, sur ceux de ces objets qui auraient été conservés par le voiturier après une livraison partielle.

Quant aux dépenses accessoires garanties par les mêmes objets

---

(1) Req. (Vassal et C<sup>ie</sup> c. Rousseau et Tartrat).

(2) Cass. req., 13 févr. 1849 (Ch. de fer de Paris à Rouen c. syndics Blanche).

en vertu de l'article 2102, elles comprennent tous les frais qu'à pu nécessiter, en cours de route, la conservation de la marchandise : réparation d'un emballage, rabattage des cercles d'un fût, nourriture distribuée à des animaux, etc... Il ne saurait y avoir doute sur ce point, car si ces frais ne rentraient pas dans la définition du 6° de l'article 2102, on pourrait certainement invoquer en leur faveur le 3° du même article, qui assure un privilège identique aux « frais faits pour la conservation de la chose ».

M. Alfred Picard pense (1) qu'il faut y comprendre aussi les avances faites par le transporteur pour droits d'octroi, de douane et autres de nature analogue, parce que « le législateur a dû englober toutes les dépenses *indispensables* à l'exécution du contrat de transport ». Cette opinion ne saurait, dans la pratique, être appliquée sans discernement à tous les cas; il résulte d'ailleurs des termes mêmes dans lesquels elle est exprimée, qu'il n'y a de privilégiés que les frais dont l'acquit préalable était indispensable à l'exécution complète du transport.

## SECTION II

### *Obligations du voiturier et du commissionnaire.*

47. Aperçu des obligations générales du voiturier et du commissionnaire. — 48. Les entrepreneurs publics de transports doivent tenir registre des transports dont ils se chargent. — 49. Ils sont, en outre, assujettis à des règlements particuliers. — 50. Le voiturier effectue le transport suivant les conditions convenues; en cas d'empêchement, il peut agir comme *negotiorum gestor* de l'expéditeur — 51. Il doit veiller à la conservation de la chose, lui donner les soins de route nécessaires et la rendre telle qu'il l'a reçue. — 52. Il accomplit, comme mandataire de l'expéditeur et suivant les indications que celui-ci lui a données, les formalités d'octroi, de douane ou autres. — 53. Il peut ne livrer que contre paiement des sommes qui lui sont dues; il doit ne livrer qu'en échange du remboursement stipulé par l'expéditeur. — 54. En cas d'envoi stipulé « à domicile » le voiturier est tenu de faire offrir la livraison au destinataire en son domicile; si l'envoi est « bureau restant », il peut et doit attendre sa réclamation. — 55. Le voiturier n'est pas formellement obligé d'aviser le destinataire de l'arrivée d'un colis adressé « bureau restant »; mais cette obligation peut résulter des circonstances. — 56. Il est obligé de prévenir sans retard l'expéditeur en cas de refus ou si le destinataire ne peut être trouvé. — 57. Procédure en cas de refus ou de contestation. — 58. L'expertise de vérification prescrite par l'article 106 du Code de commerce est dispensée des règles ordinaires. — 59. Le voiturier peut obtenir l'autorisation judiciaire de transporter les objets refusés ou contestés dans un dépôt public, ou même de les vendre, jusqu'à concurrence du prix de la voiture. — 60. Il peut, s'il y a urgence, vendre ces objets au profit de qui de droit. — 61. Les objets délaissés pendant six mois par les ayants droit sont remis à l'administration du Domaine.

47. Le commissionnaire et le voiturier qui se sont chargés de l'exécution d'un contrat de voyage, ont satisfait à leurs obligations en

(1) *Traité des Chemins de fer*, t. IV, p. 741.

assurant, chacun dans la limite du contrat auquel il a souscrit, le transport du voyageur et de ses bagages, suivant les conditions de temps, de lieu et de confortables convenues.

Pour l'exécution du contrat d'expédition, ils sont tenus, en outre, après avoir fait parvenir l'objet à destination dans le délai prévu au contrat, de livrer cet objet, en échange des sommes dues, au destinataire ou à celui qui serait subrogé à ses droits.

48. La loi impose, d'autre part, certaines obligations spéciales aux entrepreneurs publics de transports et aux commissionnaires pour les transports.

Aux termes de l'article 1785 du Code civil, « les entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau, et ceux des roulages publics, doivent tenir registre de l'argent, des effets et des paquets dont ils se chargent ».

De même, aux termes de l'article 96 du Code de commerce, « le commissionnaire qui se charge d'un transport par terre ou par eau est tenu d'inscrire sur son livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises, et, s'il en est requis, de leur valeur ».

Ces livres, dont la représentation « peut être ordonnée par le juge, même d'office, à l'effet d'en extraire ce qui concerne le différend » (C. com., art. 15) sont susceptibles de fournir, en cas de contestation, un important élément de preuve (V. n° 19).

49. Indépendamment de l'obligation de tenir registre, « les entrepreneurs et directeurs de voitures et roulages publics » sont, d'après l'article 1786 du Code civil, « assujettis à des règlements particuliers, qui font la loi entre eux et les autres citoyens ».

Ces règlements, dont le Code n'a pas cru devoir préciser l'objet, peuvent imposer certaines sujétions aux voyageurs, expéditeurs et destinataires aussi bien qu'aux entrepreneurs publics de transports et à leurs agents; ils peuvent même régler la modalité et les conditions des contrats.

C'est pourquoi il est indispensable que tout particulier qui traite, en vue d'un transport, avec une entreprise publique de voiture ou de roulage, s'enquière des règlements particuliers applicables à cette entreprise, règlements qui deviennent la loi du contrat et s'ajoutent ou se substituent aux lois de droit commun.

50. Le voiturier, ayant reçu dans sa voiture ou sur ses quais les personnes et objets à transporter, les dirige sur le point de destination

par les moyens et en suivant l'itinéraire qui ont été explicitement ou implicitement convenus.

En cas d'empêchement, s'il n'a pas la possibilité, vu l'urgence, d'en référer à l'ayant droit (V. n° 56), il pourra prendre les mesures qui lui paraîtront utiles (V. n° 60), assumant dès lors, comme *negotiorum gestor*, toutes les charges d'un véritable mandataire, et jouissant, au même titre, des prérogatives attachées au mandat.

51. « L'obligation de veiller à la conservation de la chose, » dit l'article 1137 du Code civil, « soit que la convention n'ait pour objet que l'utilité de l'une des parties, soit qu'elle ait pour objet leur utilité commune, soumet celui qui en est chargé à y apporter tous les soins d'un bon père de famille. — Cette obligation est plus ou moins étendue relativement à certains contrats, dont les effets, à cet égard, sont expliqués sous les titres qui les concernent. »

« Les voituriers par terre et par eau », précise l'article 1782 du même code, « sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont *confiées*, aux mêmes obligations que les aubergistes dont il est parlé au titre *du Dépôt et du Séquestre*. »

« Les aubergistes ou hôteliers sont responsables, comme *dépositaires*, des effets *apportés* par le voyageur qui loge chez eux; le dépôt de ces sortes d'objets doit être regardé comme un *dépôt nécessaire* » (C. civ., art. 1952).

Le dépôt nécessaire, dont il est question dans l'article 1952 précité du Code civil, est lui-même régi, conformément à l'article 1951, par les règles concernant le dépôt volontaire, notamment les suivantes :

— « Le dépositaire doit apporter, dans la garde de la chose déposée, les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses qui lui appartiennent » (C. civ., art. 1927);

— Cette disposition « doit être appliquée avec plus de rigueur : 1° si le dépositaire s'est offert lui-même pour recevoir le dépôt; 2° s'il a stipulé un salaire pour la garde du dépôt; 3° si le dépôt a été fait uniquement pour l'intérêt du dépositaire; 4° s'il a été convenu expressément que le dépositaire répondrait de toute espèce de faute » (C. civ., art. 1928);

— « Le dépositaire doit rendre identiquement la chose même qu'il a reçue » (C. civ., art. 1932).

Il résulte de ces textes que le voiturier, dépositaire salarié, est tenu : de veiller attentivement à la conservation des objets qui lui ont été confiés; de leur donner, pendant le transport, tous les soins nécessaires; enfin, de les rendre tels qu'il les a reçus.

52. Pour l'accomplissement, en cours de route, des formalités d'octroi, de douane ou autres analogues, le voiturier est, sauf convention contraire, le mandataire de l'expéditeur, qui a dû lui fournir, dans ce but, toutes pièces et documents utiles (V. n° 37).

Comme tel, il est « tenu d'accomplir le mandat tant qu'il en demeure chargé » (C. civ., art. 1991), mais sans en dépasser les limites (C. civ., art. 1989). Soit qu'il néglige quelque formalité, soit qu'il excède les pouvoirs qu'il a reçus, il est responsable de toute faute qu'il commet dans sa gestion (C. civ., art. 1991 et 1992). Par contre, on ne saurait le rechercher s'il a fait les déclarations prescrites « avec et d'après la lettre de voiture émanée de l'expéditeur » et si, l'inexactitude de ces déclarations ayant été reconnue, il « a aussitôt régulièrement désigné son commettant » (1).

Cette dernière règle, que l'arrêt cité a appliquée à une contravention aux règlements de l'octroi, en se basant sur l'article 13 de la loi du 21 juin 1873, doit être étendue à tous les règlements analogues concernant les contributions indirectes.

53. Le contrat d'expédition se termine normalement par la livraison des objets transportés au destinataire.

Le voiturier peut, avant de l'effectuer, exiger le paiement des sommes que la possession de la marchandise garantissait à son profit : port dû et dépenses accessoires ou supplémentaires que le transport a nécessitées (V. n° 46).

Si, d'autre part, l'expéditeur a, du consentement du voiturier, grevé la marchandise d'un remboursement, c'est-à-dire stipulé qu'elle ne sera livrée qu'en échange d'une certaine somme, le voiturier, par le fait seul de la livraison, devient personnellement responsable du montant de ce remboursement.

54. Le transport a pu être convenu pour se terminer « bureau restant » ou « à domicile ».

S'il est stipulé *à domicile*, le voiturier doit conduire l'objet jusqu'au domicile du destinataire, afin de lui offrir la livraison, et c'est en ce domicile que cette livraison aura lieu, conformément aux règles ordinaires.

Si le transport est stipulé *bureau restant*, le voiturier a satisfait à ses obligations en conservant l'objet dans ses bureaux ou magasins pour y attendre la demande du destinataire; il ne saurait même, dans ce cas, sans enfreindre les instructions de l'expéditeur, prendre

---

(1) Cass. crim. 24 nov. 1904 (Michaud c. Octroi de la ville de Tulle).



l'initiative d'un transport, de ses bureaux au domicile du destinataire, qui n'était pas prévu dans le contrat; non seulement, il s'exposerait à n'être pas indemnisé pour ce transport supplémentaire, mais il encourrait la responsabilité des conséquences de cet excès dans l'accomplissement de son mandat (V. n° 52).

55. Il est à peine besoin de faire remarquer que, pour les envois « bureau restant », rien n'oblige le voiturier à prévenir le destinataire, de l'arrivée des colis : celui-ci a dû être renseigné par l'expéditeur sur la consistance de l'expédition et sur le délai convenu.

Si cependant un temps trop long s'écoulait après l'arrivée sans que le destinataire se présentât, il serait du devoir et même de l'intérêt du voiturier, ne fût-ce que pour libérer ses magasins, de mettre ledit destinataire en demeure de retirer les colis arrivés pour lui; puis, en cas de silence persistant de sa part, il aviserait l'expéditeur de la situation et lui demanderait ses instructions.

Mais la loi ne lui impose, à cet égard, aucune obligation formelle, ni surtout aucun délai de rigueur : aussi, en cas de litige, appartient-il au juge de décider, d'après les circonstances, si le voiturier a convenablement rempli les obligations de son mandat, ou s'il a commis quelque négligence.

56. La situation du voiturier est analogue, en ce sens qu'aucun délai de rigueur ne lui est imposé pour prévenir l'expéditeur et lui demander ses instructions, lorsque le destinataire refuse l'envoi, ou si, par suite d'erreur d'adresse ou pour toute autre cause, il n'a pu être trouvé.

Cependant, il est évident que, dans ce cas, l'obligation d'envoyer un avis est beaucoup plus stricte et doit être obéie beaucoup plus promptement. « Tout mandataire est tenu de rendre compte de sa gestion » (C. civ., art. 1993), et dès l'instant qu'un empêchement de force majeure s'oppose, en cours d'exécution, à l'accomplissement de la mission qu'il a reçue, son « premier devoir » est, s'il en a la possibilité, de « consulter le mandant » et de « recourir à sa volonté » (1); en conséquence, lorsque le voiturier rencontre un obstacle aussi grave que le refus du destinataire ou l'absence de toute personne à qui il puisse livrer, il doit aussitôt prévenir l'expéditeur; toute négligence à cet égard constituerait une faute susceptible d'engager sa responsabilité (2).

(1) TROPLONG, *Le Droit civil expliqué*, t. XVI (Du mandat), p. 362.

(2) Cass. civ. 11 déc. 1901 (Ch. de fer d'Orléans c. Burg père).

57. Des difficultés s'élèvent-elles, au moment de la livraison, entre le voiturier et le destinataire, ils peuvent, l'un et l'autre, provoquer la constatation judiciaire de l'état de la marchandise suivant les formes prévues en l'article 106 du Code de commerce, dont il sera plus longuement parlé nos 123 et 124.

58. On dira seulement ici que le premier alinéa de cet article institue une procédure de vérification sommaire, une sorte d'expertise, qui n'est cependant pas soumise aux prescriptions des articles 302 et suivants, 407 et suivants du Code de procédure civile.

59. La vérification judiciaire des objets transportés doit toujours être requise par le voiturier, lorsqu'il veut user de tout ou partie des facultés que lui ouvrent le deuxième et le troisième alinéa de l'article 106 du Code de commerce. Cet article ajoute, en effet, après la disposition relative à la constatation de l'état des objets transportés :

« Le dépôt ou séquestre, et ensuite le transport dans un dépôt public, peut en être ordonné;

« La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier, jusqu'à concurrence du prix de la voiture. »

Il appartient au juge requis à cet effet, d'apprécier s'il y a lieu d'ordonner le dépôt ou la vente, et il ne peut ordonner cette dernière qu'en faveur du voiturier, jusqu'à due concurrence, en veillant à ce que « les droits de l'expéditeur et du destinataire ne soient ni lésés ni compromis » (1).

60. Il est cependant des cas, relativement fréquents, où la vente immédiate et totale peut paraître nécessaire comme seule mesure capable de sauver en partie les intérêts de l'ayant droit.

Un panier de fraises adressé par Pierre à Paul a été présenté au domicile de celui-ci, qui n'a pu le recevoir; il est absent et ne doit rentrer que dans quelques jours; d'autre part, à cause de la distance, plusieurs jours seraient également nécessaires pour consulter Pierre et recevoir sa réponse. La vente au mieux et dans le plus bref délai s'impose; aucune disposition légale n'oblige le voiturier à y procéder (2), mais il se trouve précisément dans le cas envisagé n° 50, et il peut, en conséquence, prendre, comme *negotiorum gestor*, toutes les mesures utiles.

Encore sera-t-il prudent de sa part de se couvrir en observant, si

---

(1) Cass. civ. 25 juin 1901 (Ch. de fer du Midi c. Drillier).

(2) Cass. civ. 15 nov. 1897 (Ch. de fer de l'Ouest c. Guillou).

possible, les formalités de vérification prescrites par l'article 106; en ne le faisant pas, il engagerait sa responsabilité (1) pour les conséquences d'une vente qu'on pourrait plus tard prétendre avoir été inopportune (V. n° 64).

61. Lorsque les objets confiés au voiturier ne sont réclamés par aucun ayant droit, par exemple s'ils ont été refusés par le destinataire et que l'expéditeur, prévenu, déclare s'en désintéresser, ils doivent, six mois après leur arrivée au lieu de destination, être remis à l'administration du Domaine, conformément au décret du 13 août 1810, pour être vendus à la diligence de celle-ci et le produit de la vente versé au Trésor public, sans préjudice du droit des parties, qui justifieraient ultérieurement leur qualité, de répéter ce prix envers l'État.

---

(1) Voir, dans ce sens: Cass. civ. 25 févr. 1896 (Ch. de fer P.-L.-M. c. Leuck); 7 juin 1904 (Ch. de fer du Nord c. Bouliez-Walgrave); 8 févr. 1909 (Société générale des Ch. de fer économiques c. Devert), 19 avril 1910 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Rispal).

---

## CHAPITRE III

# RESPONSABILITÉ

### SECTION PREMIÈRE

#### *Principes généraux.*

62. Principe de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle. — 63. Principe de la responsabilité contractuelle. — 64. La responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle suppose essentiellement la faute de l'auteur du dommage; l'inexécution ou l'exécution tardive de la convention suffisent à établir la responsabilité contractuelle. — 65. Des preuves de la responsabilité en matière de contrat. — 66. L'auteur d'un délit ou d'un quasi-délit est responsable vis-à-vis de tous ceux à qui il a causé un dommage; les conventions n'ont d'effet qu'entre les contractants. — 67. Mais la personnalité de ceux-ci peut n'avoir été révélée que de manière incomplète lors de la formation du contrat. — 68. L'auteur d'un délit ou d'un quasi-délit doit la réparation totale du dommage qu'il a occasionné: les conventions n'engagent les parties que dans certaines limites. — 69. En principe, les contractants ne sont tenus que de ce qui a été *prévu* ou *convenu*. — 70. Même en cas de dol, ils ne sont tenus que de ce qui a été une suite *immédiate* et *directe* de la violation du contrat. — 71. Définition du *cas fortuit* et de la *force majeure*. — 72. Il ne peut y avoir concurremment responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle et cas fortuit ou force majeure. — 73. Les contractants ne sont ordinairement pas responsables de ce qui a été causé par le cas fortuit ou la force majeure. — 74. Mais la preuve du cas fortuit ou de la force majeure est à la charge de celui qui invoque ce motif d'exonération. — 75. Les contractants ne sont pas responsables, les uns vis-à-vis des autres, de ce qui, suivant la preuve qu'ils en rapportent, a été dû à une *cause étrangère* qui ne peut leur être imputée. — 76. Partage de la responsabilité en cas de fautes réciproque ou concurrentes des parties.

62. Le titre IV du livre III du Code civil, portant pour titre « Des engagements qui se forment sans convention » pose, en son chapitre II, « Des délits et des quasi-délits », les principes de la responsabilité dite délictuelle ou quasi-délictuelle, qui s'applique à tout préjudice causé injustement à autrui, soit intentionnellement par suite d'un délit civil ou pénal, soit par simple négligence ou imprudence, c'est-à-dire par suite d'un quasi-délit.

« Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage », dit l'article 1382, « oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. »

« Chacun est responsable », ajoute l'article 1383, « du dommage

qu'il a causé, non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. »

L'article 1384 étend cette règle au dommage « causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses qu'on a sous sa garde »; puis, développant, il précise notamment que « les maîtres et les commettants » sont responsables « du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ».

L'article 1385 stipule en ces termes l'étendue de la responsabilité qu'on peut encourir à raison des animaux : « Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé. »

Enfin, l'article 1386, faisant en quelque sorte une simple application des principes résultant des articles précédents, dispose que « le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction ».

La responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle a donc son fondement dans « un fait personnel à celui qui se trouve obligé » (C. civ., art. 1370, § 4); elle prend naissance à l'instant où ce fait cause à autrui un dommage; au même instant, s'établit le lien de droit entre l'auteur du fait et la victime du dommage.

63. Lorsque les parties sont liées par un contrat, c'est dans ce contrat lui-même que se trouve inclus le principe de leur responsabilité réciproque; des dommages-intérêts peuvent être dus à chacun des contractants, « soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution » (C. civ., art. 1147).

64. Une importante distinction doit être faite entre les deux principes de responsabilité dont il vient d'être parlé, au point de vue des preuves qui incombent au demandeur en dommages-intérêts.

Sans doute, dans un cas comme dans l'autre, le demandeur doit établir le préjudice qu'il a subi, et la relation entre ce préjudice et le fait auquel il prétend l'imputer; mais, en cas de responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle, le demandeur doit prouver, en outre, la *faute* de l'auteur du dommage, sa *négligence* ou son *imprudence*; cela résulte des termes des articles 1382 et 1383; tandis qu'au contraire, aucune notion de faute n'est nécessaire à l'existence de la responsabilité contractuelle: il suffit, d'après l'article 1147, que soit établie « l'inexécution de l'obligation » ou le « retard dans l'exécution ».

Ainsi, en ce qui concerne la responsabilité basée sur les articles 1382

et suivants, la Cour de cassation a pu décider que « si le transporteur qui fait vendre, sans observer les formalités *prescrites* par l'article 106 du Code de commerce, les marchandises (en l'espèce sujettes à prompt détérioration) dont le destinataire n'a pas pris livraison, commet un acte qui peut engager sa responsabilité, il ne saurait être tenu de payer au destinataire (ou, plus exactement, à l'ayant droit) une somme supérieure au produit de la vente, qu'autant qu'il est constaté que l'inobservation des prescriptions de l'article 106 du Code de commerce a été la cause du dommage éprouvé » (1). Voilà nettement posé le principe que, pour qu'il y ait lieu à responsabilité, dans ce cas, le dommage doit avoir eu pour cause une faute : cette faute ayant consisté ici dans l'inobservation des formalités prescrites par l'article 106 (V. n° 57 et suiv.).

Mais, en matière de responsabilité contractuelle, le jugement qui condamne une compagnie de transports à des dommages-intérêts pour retard, par exemple, est suffisamment motivé s'il constate et établit que le demandeur « a éprouvé un préjudice certain par suite du retard apporté par la compagnie dans le transport des marchandises qu'il attendait » (2), et cela sans qu'il y ait lieu de rechercher si le retard a été causé par une faute de ladite compagnie.

65. Si, d'autre part, on se reporte à l'article 1315 du Code civil on verra que « celui qui réclame l'exécution d'une obligation, doit la prouver », mais que « réciproquement, celui qui se prétend libéré, doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation ». Cette règle est du reste corroborée par les termes de l'article 1147, en partie cité dans les numéros précédents, et d'après lequel le débiteur doit être condamné pour inexécution ou exécution tardive de l'obligation, « toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ».

Le créancier demandeur a donc satisfait à la preuve qu'on est en droit d'exiger de lui, en établissant l'existence et les conditions du contrat dont il se réclame; il appartient ensuite à la partie adverse de prouver sa libération, ou le motif de l'exonération qu'elle invoque.

66. Une distinction non moins intéressante doit être faite au point de vue des personnes à qui la réparation est due. Celui qui a commis un délit ou un quasi-délit a violé une disposition générale de la loi;

(1) Cass. 8 févr. 1909 déjà mentionné n° 60, p. 25, note.

(2) Cass. civ. 3 mars 1902 (Ch. de fer de l'Ouest c. Chauchis).

aux termes de l'article 1382 du Code civil, il sera responsable de *tout* préjudice résultant de sa faute : envers tous ceux, par conséquent, quels qu'ils soient, à qui cette faute a causé quelque dommage. Au contraire, les conventions ne devant avoir effet « qu'entre les parties contractantes » (C. civ., art. 1165), celui qui a manqué aux obligations que lui imposait une convention, ne saurait être responsable qu'envers celui avec qui il avait contracté, et dans la mesure prévue par le contrat (V. n° 118).

67. Dans les conventions qui se forment de manière très sommaire, comme le contrat de voyage, il peut arriver que la personnalité de certains contractants soit incomplètement révélée, et que, néanmoins, les autres parties soient obligées envers eux comme s'ils avaient effectivement figuré au contrat.

Lorsqu'il s'agit, par exemple, d'un voyageur de commerce en route pour le compte d'un patron, la jurisprudence admet, notamment en cas de perte, avarie ou retard de bagages contenant des échantillons, que la réparation est due, « non seulement vis-à-vis du commis-voyageur privé de l'émolument qui serait résulté des placements et commandes qu'il devait déterminer par son industrie, mais encore vis-à-vis de la maison qu'il représentait » (1), sans préjudice, bien entendu, de ce qui sera dit plus loin, nos 69 et 70, au sujet de l'application de l'article 1150 du Code civil.

68. Il est encore utile de distinguer la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle, de la responsabilité contractuelle, au point de vue du montant de la réparation due, par l'auteur du préjudice, à celui qui l'a souffert.

« Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui *un dommage* », dit l'article 1382 du Code civil (V. n° 62), « oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer », et l'on a vu, n° 66, que ce texte impliquait la responsabilité de l'auteur du fait délictueux ou quasi délictueux envers tous ceux, quels qu'ils soient, à qui la faute a causé quelque préjudice. La portée de l'article 1382 n'est pas moins générale en ce qui concerne l'étendue de la réparation : cette étendue est sans limite ; le dommage tout entier, quel qu'il soit, doit être réparé, quand il a eu pour cause une faute délictuelle ou quasi délictuelle.

Il en est autrement de la responsabilité contractuelle : outre que celle-ci doit évidemment se limiter aux personnes qui ont contracté et à ce qu'elles ont convenu, les articles 1149 et suivants du Code

(1) Cass. req. 26 oct. 1896 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. veuve Lavour).

civil y apportent certaines précisions et restrictions qui ne doivent pas être perdues de vue lorsqu'il s'agit de fixer le quantum des indemnités et dommages-intérêts à allouer à raison de l'inexécution partielle ou totale d'un contrat.

69. Aux termes de l'article 1149 du Code civil, « les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé », mais, d'après l'article 1150, « le débiteur n'est tenu (sauf en cas de dol) que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat ». D'autre part, l'article 1152 ajoute que, « lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter paiera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte ni moindre ».

Rien de plus juste que ces règles : les conditions du contrat ont été librement débattues et acceptées ; le créancier ne saurait donc montrer des exigences plus grandes que celles dont la connaissance a déterminé le consentement du débiteur ; quant à celui-ci, on ne peut lui imposer, après coup, une responsabilité dont la gravité, si elle lui avait été révélée, l'aurait peut-être amené à refuser son consentement, ou l'aurait incité, tout au moins, à prendre, pour l'exécution du contrat, certaines précautions que, faute de savoir, il n'a pas prises.

70. L'article 1150 du Code civil, partiellement cité dans le numéro précédent, excepte expressément de son application le cas où l'inexécution de l'obligation aurait été le résultat du dol du débiteur ; dès qu'il est reconnu que celui-ci a manqué à ses engagements par dol, les dommages-intérêts peuvent comprendre la perte éprouvée par le créancier ou le gain dont il a été privé, « quoiqu'ils n'aient pu être prévus lors du contrat » (1), mais même dans ce cas, et *a fortiori* dans tous les autres, « les dommages et intérêts ne doivent comprendre », dit l'article 1151, « que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention ».

L'appréciation de ce que l'on doit entendre par « suite immédiate et directe » est, on le conçoit, fort délicate ; au surplus, c'est essentiellement une question d'espèces, et il est à peu près impossible de donner à cet égard aucune indication générale précise. On citera toutefois, à titre d'exemple, un arrêt de la chambre des requêtes, en date du 22 novembre 1871, qui est fort intéressant, tant à ce point de vue

---

(1) J. M. PARDESSUS, *Cours de Droit commercial*, 4<sup>e</sup> édit., t. I, p. 321.



que par l'application qu'il fait du principe posé, depuis, en termes très nets par l'arrêt du 26 octobre 1896 cité n° 67.

« Il est constaté, en fait », dit la Cour, « que la forme et l'extérieur de la boîte remise au bureau des bagages à la gare de Laon, par Chapel, indiquaient suffisamment la nature des objets à transporter; que, par la privation de cette boîte, Chapel s'est trouvé forcé d'interrompre pendant vingt jours son voyage, et que, de cette interruption imputable à la compagnie, il est résulté un préjudice estimé par lui personnellement à 1.238 francs et, pour Outin-Bertron, son commettant, à 2.000 francs;

« Le préjudice, dont il appartenait à la cour d'appel d'apprécier souverainement l'importance, était bien la conséquence directe et immédiate de l'inexécution des obligations de la compagnie; en la condamnant, dans ces circonstances, à indemniser les défendeurs éventuels du bénéfice dont elle les avait privés par sa faute, l'arrêt attaqué, loin de violer les articles du Code civil et du Code de commerce invoqués par le pourvoi (C. civ., art. 1149, 1150 et 1151; C. com., art. 104) en a fait, au contraire, une juste application (1). »

71. Qu'il s'agisse de responsabilité quasi délictuelle ou de responsabilité contractuelle, elles ne peuvent exister ni l'une ni l'autre, ainsi qu'il va être expliqué, lorsque le fait dommageable a été uniquement dû au *cas fortuit* ou à la *force majeure*.

La force majeure et le cas fortuit présentent cette différence que l'une implique le fait de l'homme (v. g. la grève, la guerre, un incendie volontaire), tandis que l'autre ne procède que d'événements auxquels l'homme reste étranger (v. g. la foudre, une inondation, un incendie spontané); mais, considérés comme cause d'exonération de responsabilité, le cas fortuit et la force majeure rentrent tous deux dans cette définition de Balde (2) :

*Accidens quod per custodiam, curam vel diligentiam mentis humanæ non potest vitari ab eo qui patitur.*

Pour que celui à qui un fait dommageable est reproché soit couvert par la force majeure, il faut que l'événement n'ait pu être évité par lui, ni dans sa cause, ni dans ses effets, malgré les soins, l'attention, la diligence, qu'il a apportés à l'accomplissement de ses obligations légales ou contractuelles.

On conçoit, d'après cela, que le cas fortuit et la force majeure ne doivent jamais être admis *a priori* : la question n'est pas de savoir si un événement s'est produit, qui soit susceptible d'être considéré comme tel, mais bien de savoir si cet événement pouvait être prévu

(1) Cass. req. 22 nov. 1871 (Ch. de fer du Nord c. Chapel).

(2) Sur la loi 6, au Code de *pigneratitia actione*; D. Ch. DUVERDY, *Traité du contrat de transport*, n° 40.

et évité par la prudence humaine (*per custodiam, curam vel diligentiam mentis humanæ*), soit dans ses causes, soit dans ses conséquences. En d'autres termes, la notion de force majeure ne se trouve pas dans l'événement qualifié tel, considéré seul, mais dans l'impossibilité qu'il y a eu d'éviter ce fait et ses conséquences.

Il pleut : cas fortuit, dans sa cause, en ce sens que l'homme ne peut empêcher la pluie; mais le dépositaire qui a laissé s'avarier sous la pluie l'objet qui lui avait été confié, n'en sera pas moins responsable si, en tenant compte des prévisions qu'il pouvait fonder sur l'état atmosphérique, des conditions du contrat qu'il a passé avec le déposant, et enfin des précautions que lui commandait la sagesse humaine eu égard à la nature de l'objet, il avait la possibilité d'empêcher l'avarie de cet objet en le mettant à l'abri.

L'objet déposé a été volé : on ne saurait voir là, *a priori*, un cas de force majeure. Cependant, s'il est établi que les gardiens, bien qu'en nombre suffisant, eu égard aux événements qu'il était possible de prévoir, ont été attaqués par des bandits et n'ont pu résister, on devra admettre que le vol a été uniquement dû à la force majeure. Du reste, l'article 1954 du Code civil, relatif à la responsabilité des aubergistes et hôteliers comme dépositaires des effets des voyageurs, range le vol avec force armée parmi les cas de force majeure : « Ils ne sont pas responsables », dit cet article, « des vols faits avec force armée ou autre force majeure ».

72. Il ne saurait y avoir de responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle pour un fait dû au cas fortuit ou à la force majeure, puisque les notions de cas fortuit et de force majeure sont exclusives de toute idée de faute de la part de l'auteur du fait.

73. En matière contractuelle, la responsabilité subsistant indépendamment de toute idée de faute, le cas fortuit et la force majeure n'exonèrent le débiteur que dans la limite et suivant les conditions prévues par la loi ou par le contrat.

L'article 1148 du Code civil pose seulement à cet égard la règle générale suivante :

« Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit. »

Cette règle, qui n'est pas absolue, peut recevoir, de la loi ou des conventions, certaines modifications (Voir notamment les articles 1772, 1773, 1881 et 1929 du Code civil); elle est, d'autre part, complétée, pour ce qui concerne la responsabilité dérivant du contrat

de transport, par les articles 1784 du Code civil, 97, 98, 103 et 104 du Code de commerce, dont il sera longuement question plus loin, n° 86 et suivants.

74. Conformément aux principes généraux exposés n° 65, c'est à celui qui invoque le cas fortuit ou la force majeure comme motifs d'exonération ou de libération, à justifier de cette exception, en suivant les règles ordinaires applicables en matière de preuves.

75. On a vu, sous le même n° 65, que, suivant l'article 1147 du Code civil, le débiteur est condamné pour inexécution ou exécution tardive de l'obligation « toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ».

La « cause étrangère qui ne peut lui être imputée » est donc, pour le débiteur, à l'instar de la force majeure et du cas fortuit, un motif d'exonération complète; mais toujours à charge par lui de prouver tant cette « cause étrangère » que la relation de cause à effet entre elle et le dommage.

76. Pour en terminer avec les principes généraux de la responsabilité, on fera remarquer que, souvent, soit qu'il s'agisse d'un quasi-délit, soit qu'il s'agisse de l'exécution d'un contrat, les diverses parties en cause peuvent avoir à se reprocher des torts réciproques, de l'ensemble desquels est résulté le fait dommageable.

Lorsqu'il en est ainsi, rien ne s'oppose à ce que le juge fasse un juste départ des responsabilités, et n'indemnise le préjudice qu'en tenant compte de la part de faute incombant à celui qui l'a souffert.

## SECTION II

### *Accidents de personnes.*

77. Intérêt de la question de savoir si le voyageur blessé en cours de transport doit baser sa demande en indemnité sur les articles 1382 et suivants du Code civil ou se réclamer de son contrat. — 78. Hésitations de la doctrine et de la jurisprudence. — 79. Commentaire d'un arrêt de la chambre des requêtes du 14 décembre 1903. — 80. Conclusion de ce qui précède. — 81. Les victimes d'accidents ont avantage, au point de vue des dommages-intérêts, à se prévaloir des articles 1382 et suivants du Code civil. — 82. Bases de la liquidation des dommages sous le régime de ces articles. — 83. La faute délictuelle ou quasi-délictuelle du voiturier peut être prouvée par tous moyens. — 84. Il n'y a pas lieu à responsabilité si l'accident a été dû au cas fortuit ou à la force majeure. — 85. Réduction de l'indemnité en cas de faute de la victime.

77. Les principes de responsabilité des articles 1382 et suivants du Code civil, exposés et développés dans la précédente section du

présent chapitre, s'appliquent, d'une manière exclusive (1), à tout délit ou quasi-délit, c'est-à-dire, en dehors des fautes commises dans l'exécution d'une convention, à tout fait illicite, toute négligence ou imprudence qui a causé à autrui un dommage.

Un cheval échappé qui détériore l'étalage d'un commerçant, un vase de fleurs tombant d'une fenêtre sur un passant, sont des faits donnant ouverture incontestablement à une action en dommages et intérêts contre l'agent responsable, et il en est de même, évidemment, de l'accident arrivé à un voyageur, pendant son transport, par la faute du voiturier ou de ses préposés.

Mais le voyageur est, d'autre part, lié au voiturier en vertu d'un contrat dont l'exécution comporte son heureuse arrivée à destination. Peut-il, en cas d'accident survenu en cours de route, se prévaloir de ce contrat pour réclamer la réparation du préjudice que l'accident a pu lui causer? Et s'il a la faculté d'exercer ainsi une action en responsabilité à raison de son contrat, cette faculté n'est-elle pas exclusive du droit d'exercer la même action, en dehors de tout contrat, à raison seulement du quasi-délit dont il se prétend victime? L'intérêt de ces questions est considérable, au triple point de vue de la preuve, des personnes ayant droit à indemnité, et du quantum de l'allocation qui pourra leur être attribuée (V. nos 64 à 70).

78. Sur ce point se sont élevées de nombreuses et savantes discussions théoriques, dont le simple exposé sortirait déjà du cadre du présent ouvrage. Longtemps, la jurisprudence s'est également montrée fort hésitante, mais elle paraît aujourd'hui décider invariablement qu'en cas d'accident de personnes, survenu pendant un transport, « les règles de la responsabilité civile sont exclusivement fixées par les articles 1382 et suivants du Code civil » (2).

Toutefois, l'on ne saurait considérer ce principe comme étant d'une rigueur absolue et définitivement établi : outre qu'il a été posé, dans les termes ci-dessus, par la Cour de cassation, non pas au sujet d'un *accident de train* (3), mais bien au sujet de l'accident arrivé à un voyageur, dans une gare, après qu'il avait quitté le train, on trouve, dans une décision plus récente et dans les circonstances à l'occasion

(1) Cass. req. 21 janv. 1890 (Deygas c. Silvent).

(2) Cass. civ. 10 nov. 1884 (veuve Recullet c. Ch. de fer du Nord).

(3) On entend ici par « accidents de trains », les déraillements, « prises en écharpe », télescopages, rencontres, etc. survenus soit pendant la marche, soit pendant les arrêts, depuis le moment où le train a été formé et mis à la disposition des voyageurs, jusqu'au moment où, ce train étant arrivé à destination, les voyageurs doivent en être descendus.

desquelles cette décision a été rendue, de très sérieux motifs de doute.

79. La décision à laquelle il vient d'être fait allusion est un arrêt de la chambre des requêtes qui s'exprime ainsi :

« Sur le premier moyen du pourvoi, tiré de la violation et fausse application des articles 1147, 1315, 1779, 1784 du Code civil et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

« Attendu que de l'arrêt attaqué il résulte, en fait, que le 10 juin 1901, le demandeur au pourvoi, porteur d'un billet d'Épernay à Paris, est tombé du wagon qu'il occupait et a été trouvé gisant, grièvement blessé, près de la gare de Nogent-l'Artaud; qu'à la suite de cet accident il a intenté une action en responsabilité contre la compagnie défenderesse éventuelle;

« Attendu que ledit demandeur ayant soutenu qu'aux termes des articles 1784, 1315 et 1147 du Code civil, il n'avait pas à fournir la preuve que l'accident dont il a été victime était dû à une faute de la compagnie, c'est à bon droit que la cour d'appel a repoussé cette prétention;

« Attendu, en effet, qu'en déclarant dans l'article 1784 du Code civil les voituriers responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure, le législateur a clairement indiqué, par les expressions mêmes dont il s'est servi, qu'il ne s'occupait que du transport des choses et marchandises et non du transport des personnes; qu'il suit de là qu'en refusant de faire application à l'espèce des articles invoqués et notamment de l'article 1784, l'arrêt attaqué, d'ailleurs régulièrement motivé, n'a violé aucun des textes susvisés (1). »

La Cour de cassation refuserait donc à un voyageur blessé en cours de route le droit de réclamer le bénéfice des articles 1147, 1315, « et notamment de l'article 1784 du Code civil », mais il ne semble pas que la jurisprudence de l'arrêt ci-dessus puisse être appliquée indistinctement à tous les cas.

Sans doute l'article 1784 ne vise que les transports de choses, mais les articles 1315 et 1147 s'appliquent à toutes les obligations conventionnelles, quel que soit leur objet; or, ces articles sont inapplicables *en l'espèce*, dit l'arrêt, et bien que la Cour n'ait pas indiqué les motifs de sa décision sur ce point, on les conçoit suffisamment en se reportant au jugement de première instance rendu au sujet de cette même affaire (Château-Thierry, 23 janv. 1902; V. n° 539, p. 373, note 2).

Il s'agissait, en effet, d'un voyageur qui était « tombé du compartiment qu'il occupait » et avait ensuite été « trouvé gisant, grièvement blessé, près de la gare de Nogent-l'Artaud ». Les circonstances dans

(1) Cass. req. 14 déc. 1903 (Loche c. Ch. de fer de l'Est).

lesquelles l'accident s'était produit n'avaient pu être précisées, le blessé n'ayant pu « fournir que le lendemain quelques explications assez confuses ». La compagnie, d'autre part, affirmait qu'à la gare précédente le train ne s'était mis en marche qu'avec « toutes ses portières bien fermées, tant à la poignée qu'au loqueteau ». Dans ces conditions, on ne pouvait guère considérer l'accident comme une conséquence de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat de transport, alors surtout qu'il pouvait avoir eu pour cause unique le fait du voyageur lui-même.

La situation est tout autre lorsqu'il s'agit d'un accident survenu au matériel du transporteur et auquel le voyageur n'a pu participer en rien : une voiture versée, un train déraillé, par exemple. Il semble que, dans ce cas, l'on puisse parfaitement admettre la responsabilité contractuelle du voiturier, et dispenser les victimes de toute preuve de faute. Le voyageur n'était-il pas assimilable, en ce qui concerne le transport, à un objet quelconque? Celui-ci, à sa place, eût certainement été avarié ou détruit, et le voiturier en aurait été pleinement responsable; la vie, l'intelligence, qui distinguent le voyageur d'une matière inerte ou d'un animal, n'ont pu ni causer l'accident ni l'aggraver : bien au contraire; le voyageur est à peu près dépourvu des moyens de faire la preuve de la faute du voiturier, puisque l'accident initial s'est passé au dehors, sans qu'il ait rien vu des causes qui ont pu le produire; enfin, on ne comprendrait pas que le législateur, qui a cru devoir assurer la conservation des choses transportées en établissant, dans les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce, une présomption de responsabilité contre le transporteur qui ne rend pas intacts les objets qu'on lui a confiés, se montrât moins rigoureux dans la protection qu'il accorde aux personnes, alors que celles-ci se trouvent placées, durant le transport, dans des conditions matérielles identiques.

80. En résumé, la jurisprudence comme la doctrine reconnaissent que les victimes d'un accident survenu en cours de transport peuvent fonder, sur les articles 1382 et suivants du Code civil, une demande en réparation du préjudice qui leur a été causé, à charge par elles d'établir la faute du voiturier à qui elles réclament cette réparation.

La jurisprudence ne paraît pas admettre, au contraire, que le principe de la responsabilité contractuelle puisse être valablement invoqué, notamment s'il s'appuie sur les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce.

Elle ne s'est toutefois pas prononcée d'une manière suffisamment catégorique pour être considérée nécessairement comme définitive,

et, du reste, un certain nombre d'auteurs (1), en contradiction formelle avec cette jurisprudence, estiment que les principes généraux régissant les conventions, même ceux des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce relatifs au transport des choses, doivent être appliqués au transport des voyageurs et aux accidents qui se produisent pendant ce transport. Si cette dernière opinion ne doit pas être adoptée d'une manière générale, on ne peut davantage la repousser *a priori* : elle se justifie fort bien lorsque les circonstances de l'accident sont telles, qu'un objet placé dans une situation identique à celle où se trouvait régulièrement le voyageur pendant le transport, aurait été inévitablement avarié ou détruit.

81. Il importe de remarquer que, si les victimes d'un accident ont tout intérêt, en ce qui concerne les preuves à faire, à pouvoir se réclamer du contrat conclu avec le voiturier, elles ont plutôt avantage, au point de vue des indemnités, à se réclamer de la responsabilité délictuelle, qui, comme on l'a vu n° 68, exige la réparation complète du préjudice causé par l'accident, envers tous ceux qui en ont souffert. Car si l'on basait une action en dommages-intérêts uniquement sur la responsabilité née du contrat, il faudrait, dans la liquidation de ces dommages, tenir compte des restrictions édictées par les articles 1149 et 1150 du Code civil (V. nos 69 et 70), ce qui ne manquerait pas de créer bien des difficultés, et de réduire notablement, dans certains cas, le chiffre des réparations allouées.

82. Sous le régime des articles 1382 et suivants, la réparation devra être, autant que possible, égale au dommage éprouvé; elle consistera, suivant les cas, soit en une somme fixe, soit en une pension, soit tout à la fois en une somme fixe et une pension, et, comme éléments à faire entrer en ligne de compte dans l'appréciation du préjudice, on peut citer, avec M. Picard (2) :

« Pour les voyageurs survivant à leurs blessures : l'incapacité temporaire de travail, les dépenses de maladie, les pertes éprouvées dans l'exercice d'une industrie ou d'un commerce par l'impossibilité de veiller aux affaires, les dépenses occasionnées dans le même cas par la nécessité de prendre un gérant ou un employé, les souffrances physiques, les infirmités permanentes, l'obligation de renoncer à une profession ou d'en réduire le champ d'action, etc.;

(1) SOURDAT, *Traité général de la responsabilité ou de l'action en dommages-intérêts en dehors des contrats*; SAINCTELETTE, *De la responsabilité et de la garantie*.

(2) *Op. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), t. III, p. 494.

« Pour les parents : la rupture du mariage et l'anéantissement d'une association fondée en vue de la famille, ainsi que les espérances consacrées sous l'autorité de la loi, la perte d'un fils appelé à soutenir ses parents dans leur vieillesse, la cessation de la vie commune, celle des libéralités de la victime, le préjudice moral causé par la mort d'un parent, les dépenses et les pertes occasionnées par la maladie, la plupart des dommages que la victime aurait pu elle-même invoquer si elle avait survécu. »

Il peut d'ailleurs y avoir lieu à indemnité cumulativement envers un blessé et envers ses parents; même à l'égard d'un associé ou d'une personne n'ayant avec la victime, antérieurement à l'accident, aucun lien d'association, de parenté, ni d'autre sorte; il n'y a pas de restrictions à faire : le principe est que tout préjudice causé par une faute délictuelle ou quasi délictuelle doit être réparé (V. nos 68 et 114).

**83.** Il résulte de l'article 1348 du Code civil que la preuve des délits et des quasi-délits peut se faire par tous moyens et notamment par témoins. Le demandeur en dommages-intérêts à la suite d'un accident, peut donc baser sa réclamation sur des témoignages et même sur de simples présomptions. Celles-ci peuvent suffire, toutes les fois que la preuve testimoniale suffit elle-même, et elles « sont abandonnées aux lumières et à la prudence du magistrat, qui ne doit admettre que des présomptions graves, précises et concordantes » (C. civ., art. 1353). Le juge a ainsi une latitude assez étendue et le moyen de corriger, dans une certaine mesure, ce qu'il y aurait d'excessif à exiger la preuve du fait précis et déterminé constituant la faute du voiturier ou de ses préposés.

**84.** Suivant ce qui a été dit nos 72 et 73, aucune responsabilité, ni délictuelle, ni contractuelle, n'est engagée lorsque l'accident a été uniquement dû au cas fortuit ou à la force majeure.

**85.** C'est surtout en cas d'accident de personne qu'il peut y avoir lieu de partager la responsabilité en réduisant les dommages alloués à la victime qui, par sa propre faute, a en partie causé l'accident ou aggravé ses conséquences.

Le principe de ce partage de responsabilité est formellement consacré par l'arrêt du 10 novembre 1884 dont un extrait a déjà été donné n° 78.

« Attendu », dit cet arrêt, « que les articles 1382 et 1383 ne limitent point la responsabilité qu'ils prononcent, contre celui par la faute duquel un acci-



dent est arrivé, au seul cas où cette faute a été la cause unique et immédiate de l'accident dommageable; que, si la personne lésée a elle-même commis une imprudence, cette circonstance peut sans doute autoriser les tribunaux à réduire le chiffre des dommages-intérêts, mais ne saurait permettre d'affranchir de toute responsabilité celui dont la faute a contribué, dans une certaine mesure, à déterminer l'accident ou à en aggraver les conséquences.»

SECTION III

### **Pertes, manquants et avaries.**

86. Principe de la responsabilité pour perte, manquant ou avarié. — 87. Point de départ de cette responsabilité. — 88. Par la prise en charge sans réserves le transporteur sera présumé avoir reçu les objets en bon état, bien conditionnés et conformes aux énonciations de la lettre de voiture. — 89. Réciproquement, par la prise de livraison sans réserves le destinataire sera présumé avoir reçu les objets en bon état et conformes aux énonciations de la lettre de voiture. — 90. La responsabilité du voiturier prend fin par la livraison au destinataire. — 91. Il y a, dans tous les cas de perte ou d'avarie, présomption de responsabilité contre le voiturier et le commissionnaire. — 92. Toutefois, le commissionnaire peut stipuler qu'il ne répondra pas des faits du voiturier. — 93. Distinction, au point de vue de la responsabilité, entre le commissionnaire chargeur et les commissionnaires intermédiaires. — 94. Depuis la loi du 17 mars 1905 le voiturier ne peut stipuler aucune restriction à la responsabilité qui lui est imposée. — 95. Il ne peut être exonéré que par la force majeure (ou le cas fortuit), le vice propre de la chose ou le fait de l'expéditeur. — 96. Exonération due au *cas fortuit* ou à la *force majeure*. — 97. Exonération due au *vice propre de la chose*. — 98. Le vice propre exonère le voiturier, même s'il n'a pas fait acte de commerce. — 99. Exonération due au *fait* ou à la *faute de l'expéditeur*. — 100. Par la prise en charge sans réserves, le transporteur sera présumé avoir reçu les objets exempts de toute tare imputable au vice propre ou au fait de l'expéditeur. — 101. Responsabilité en cas de *déchet de route*. — 102. Base de la liquidation des dommages. — 103. Laissé pour compte.

86. Les articles 1784 du Code civil, 98 et 103 du Code de commerce ajoutent quelques précisions aux règles générales concernant l'exécution des obligations conventionnelles.

Les voituriers par terre et par eau sont, d'après l'article 1784 du Code civil, « responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure ».

Le commissionnaire qui se charge d'un transport par terre ou par eau, dit l'article 98 du Code de commerce, « est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure ».

Enfin, aux termes de l'article 103 du Code de commerce, qui est le plus souvent invoqué contre les transporteurs, « le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors le cas de force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du

vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire, insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle ».

La responsabilité du contrat de transport relatif aux choses ne se limite donc pas à la seule exécution du transport : le voiturier et le commissionnaire sont en outre responsables de la conservation des objets pendant la route, et de leur arrivée à destination en bon état. On a déjà vu, du reste, n° 51, que le voiturier est tenu de veiller attentivement sur les objets qui lui ont été confiés et même de leur donner les soins que peuvent nécessiter les circonstances : sa responsabilité est la sanction de cette obligation.

87. Le contrat de transport est, pour ce qui concerne la conservation de la chose, un contrat réel (V. n° 14) : la responsabilité du commissionnaire ou du voiturier ne peut commencer, à cet égard, qu'à partir du moment où la chose leur a été remise en vue du transport.

Ce principe est implicitement consacré dans les termes suivants, par l'article 1783 du Code civil :

« Ils (les voituriers) répondent non seulement de *ce qu'ils ont* déjà reçu dans leur bâtiment ou voiture, mais encore de *ce qui leur a été remis* sur le pont ou dans l'entrepôt, pour être placé dans leur bâtiment ou voiture. »

D'après ce texte, il faut et il suffit qu'un objet à transporter ait été remis au voiturier, pour que celui-ci ait aussitôt la charge de la garde et de la conservation de cet objet.

88. La lettre de voiture faisant foi jusqu'à preuve contraire (V. n° 33), il s'ensuit que, du fait seul de la réception des objets à transporter, le voiturier ou le commissionnaire est présumé avoir reçu ces objets conformes, en quantité et en qualité, aux énonciations de la lettre de voiture : c'est à lui à prendre ses précautions, et à exiger les vérifications utiles au moment de l'établissement de ce titre.

S'il n'a formulé aucune protestation ni réserve au moment de la prise en charge, il doit encore être présumé avoir reçu les objets « en bon état » (1), dans la mesure où il lui a été permis de les vérifier (V. n° 37), et sous un conditionnement répondant à la durée et aux risques normaux du transport. Mais ce sont là de simples présomptions que peut détruire une preuve contraire :

« Si, en principe, le voiturier répond des objets qu'il transporte, sa responsabilité cesse lorsqu'il prouve que l'avarie existait antérieurement à sa

(1) Cass. civ. 30 nov. 1910 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Bergeron).

prise en charge et il n'est nullement déchu du droit de faire cette preuve lorsqu'il a reçu sans observations ni réserves le colis à transporter (1). »

89. La situation inverse se rencontre à l'arrivée à destination : lorsque le destinataire a pris livraison sans formuler de réserves, le voiturier doit être présumé lui avoir remis les objets en bon état et conformes, en quantité et qualité, aux énonciations de la lettre de voiture. Il appartient audit destinataire de procéder, à cet égard, à toutes vérifications utiles (V. n° 38); il ne serait cependant pas, par le seul fait qu'il aurait pris livraison sans observations ni réserves, déchu du droit d'administrer la preuve contraire : d'établir, par exemple, qu'une avarie existait avant la livraison; on verra seulement, n° 146 et suivants, dans quel délai et suivant quelle forme doit être faite sa protestation.

90. Dans tous les cas, l'objet transporté cesse d'être aux risques et sous la garde du voiturier dès l'instant qu'il y a eu livraison effective au destinataire; c'est ce dernier qui, à partir de ce moment, en assume la charge et la responsabilité.

91. Il résulte des articles du Code civil et du Code de commerce, cités n° 86, que toute avarie, toute perte, tout dommage, quelle qu'en soit l'importance, qu'aura subis la chose transportée pendant qu'elle était sous la garde du voiturier ou du commissionnaire, devront être mis à la charge de ceux-ci, à moins qu'ils ne prouvent être exonérés par l'un des cas prévus auxdits articles : il y a toujours *présomption de responsabilité* contre eux, pour tout ce qui a pu se passer depuis la prise en charge jusqu'à la livraison (2).

Voiturier et commissionnaire sont ainsi directement intéressés à la conservation de l'objet qu'ils transportent : ils lui donneront les soins nécessaires, le surveilleront d'une manière constante, feront constater, s'il y a lieu, aussitôt qu'ils se produiront, les événements de force majeure ou autres susceptibles de les dégager. Tout cela est ordinairement chose facile, et rentre bien dans les obligations naturelles d'un dépositaire; la présomption que la loi fait peser sur les transporteurs n'a donc rien d'excessif, et elle se justifie d'autant mieux, que l'expéditeur et le destinataire, dépourvus de tout moyen de contrôle, ne peuvent faire exercer sur leur propriété, pendant le transport, aucune surveillance, même indirecte.

---

(1) Cass. civ. 15 nov. 1897 (C. de ch. de fer Franco-Algérienne c. Raymond).

(2) V. Cass. req. 19 juillet 1910 (Pougeol c. Ch. de fer du Midi), 18 janv. 1911 (Tram. élect. et Ch. de fer de la Manche c. Anne) et 26 juillet 1911 (Ch. de fer d'Orléans c. Bertrand).

92. Une distinction très nette a été établie, nos 5 et 6, entre les commissionnaires de transport et les entrepreneurs de transport. Ces derniers, a-t-il été dit, prenant part directement au contrat de transport, en assument toutes les responsabilités et sont absolument assimilables au voiturier. Cependant, on a, dans le numéro qui précède, confondu en un même texte voiturier et commissionnaire, comme assumant à l'occasion du transport une responsabilité identique; mais il y a entre eux cette différence capitale que le commissionnaire peut, aux termes de l'article 98 du Code de commerce, s'exonérer par une stipulation spéciale de la lourde obligation de garantie qui pèse sur lui, tandis qu'on ne trouve rien de semblable en faveur du voiturier, ni dans l'article 1784 du Code civil, ni dans l'article 103 du Code de commerce.

C'est que, si nul ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de ses propres faits, ce qui serait contraire à l'ordre public, rien ne s'oppose à ce que l'on s'affranchisse du fait d'un autre dont on aurait été garant par la nature du contrat. Le voiturier ne peut apporter aucune restriction à la responsabilité que lui impose l'article 103; le commissionnaire peut stipuler, au contraire, qu'il ne répondra pas des faits du voiturier, ou, en d'autres termes, que sa responsabilité sera dégagée pourvu qu'il prouve avoir remis au voiturier, dans l'état où il les avait lui-même reçus, les objets à transporter.

93. Il faut ajouter ici, au sujet du commissionnaire, qu'il est, aux termes de l'article 99 du Code de commerce, « garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise ». Cette règle ne reçoit exception que « lorsque les transporteurs subséquents ont été formellement désignés » par l'expéditeur (1), et la garantie du commissionnaire doit en conséquence s'exercer, en principe, toutes les fois qu'un transport passe successivement par les mains de plusieurs voituriers sans intervention nouvelle, directe ou indirecte, dudit expéditeur : on considère chacun des voituriers qui ont concouru à l'exécution totale du contrat, comme jouant le rôle de commissionnaire par rapport à celui qui prend, après lui, la charge de continuer le transport.

On donne le nom de *commissionnaire originaire* ou *commissionnaire chargeur* à celui qui a traité avec l'expéditeur pour le parcours total et reçu de lui la marchandise; les autres ne sont que des *commissionnaires intermédiaires*. Chacun est responsable en tant que voiturier

(1) Cass. civ. 1<sup>er</sup> févr. 1899 (Compagnie Hambourgeoise-Américaine c. Laender et C<sup>ie</sup>).

de la portion du transport qu'il a effectuée, mais il est en outre garant, comme commissionnaire, des faits de ceux qui lui ont succédé. Quant au commissionnaire chargeur, il est, en cette qualité, responsable de la totalité du parcours pour lequel il a traité (1).

94. On vient de faire la remarque, n° 92, qu'aucune disposition des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce ne permet au voiturier de s'affranchir de la responsabilité qui lui est imposée. Bien mieux, on a pu voir, n° 86, que l'article 103 du Code de commerce se termine par un paragraphe ainsi conçu :

« Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle. »

Cette disposition a été ajoutée à l'article 103 par une loi du 17 mars 1905, dite loi Rabier, du nom de l'un de ses auteurs, provoquée par l'abus qui avait été fait, sur les chemins de fer, des clauses d'irresponsabilité dont il sera dit un mot nos 873 et 935.

On a prétendu que cette addition aurait simplement pour effet d'interdire toute clause d'irresponsabilité absolue, mais qu'elle ne s'opposait pas à la fixation, par avance et à forfait, de l'indemnité qui pourrait être due pour perte et avarie; mais cette opinion n'est pas soutenable; elle a été d'ailleurs vivement combattue, au Sénat, lors de la discussion de la loi, par tous les adversaires de la proposition (2). On doit tenir aujourd'hui pour certain que, quelles que soient la nature et l'importance d'une avarie, d'un manquant ou d'un simple déchet, le voiturier doit en répondre, jusqu'à plus ample informé, tant qu'il n'a pas fait la preuve que cette avarie, ce manquant, ce déchet, a eu pour cause l'un des cas d'exonération prévus.

95. Il résulte de la jurisprudence que ces cas d'exonération sont au nombre de trois :

- 1° La force majeure ou le cas fortuit, qui lui est équivalent;
- 2° Le vice propre de l'objet transporté;
- 3° Le fait de l'expéditeur.

(1) Cass. req. 26 févr. 1906 (Société des Messageries nationales c. Montgolfier et C<sup>ie</sup>).

(2) « Comment! » disait M. Pérouse, directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics, commissaire du Gouvernement, « vous pourrez déterminer un maximum d'indemnités! Mais vous n'avez qu'à fixer ce maximum à 2 francs, à 1 franc, à rien du tout, pour avoir l'irresponsabilité absolue. On ne peut donc pas laisser subsister cette faculté de maximum d'indemnité avec la proposition de loi qui vous est présentée par la commission; elle tombe *ipso facto* et avec elle tombe également la faculté des déchets de route. » (*Journal officiel*, 28 déc. 1904; Sénat, séance du 27 déc., p. 1133, col. 2.)

Un arrêt de la chambre des requêtes, en date du 15 mars 1909, le constate en ces termes :

« Sur le moyen unique pris de la violation des articles 1784 du Code civil, 103 du Code de commerce, modifié par la loi du 17 mars 1905;...

« Attendu que si la loi du 17 mars 1905 a refusé tout effet aux clauses par lesquelles les transporteurs s'exonéraient de la responsabilité des avaries survenues aux marchandises en cours de route, elle leur a néanmoins laissé la possibilité d'établir que ces avaries auraient pour cause le vice propre ou la force majeure; qu'il résulte des observations échangées pendant la discussion de la loi que, comme l'avait admis jusqu'alors la jurisprudence, la faute de l'expéditeur serait assimilée au vice propre, le transporteur ne pouvant, dans un cas comme dans l'autre, répondre d'un fait qui lui serait étranger (1). »

96. Le cas fortuit et la force majeure ont été définis n° 71; ils exonèrent le voiturier et le commissionnaire dans les limites et suivant les règles qu'on a fait connaître nos 73 et 74.

« Les voituriers et les commissionnaires sont dans la même classe et catégorie des dépositaires forcés ou salariés, qui ne peuvent exciper des cas fortuits et de force majeure, pour se dispenser de la garantie de la perte des choses et marchandises confiées à leur garde, qu'autant qu'ils justifient qu'il n'y a eu ni imprudence, ni négligence ou incurie de leur part, et qu'ils ont été dans l'impuissance de prévoir, prévenir, éviter et atténuer les effets de l'événement qui a amené fortuitement la perte ou les avaries des choses dont ils se trouvaient dépositaires, comptables ou gardiens responsables (2). »

Le voiturier ne doit donc pas se borner à prouver le fait de force majeure : il doit prouver l'impossibilité où il s'est trouvé, malgré les soins qu'il a apportés à la conservation de la chose, d'éviter ce fait et ses conséquences.

97. MM. Lyon-Caen et Renault définissent ainsi le *vice propre* (3) :

« Un germe de détérioration ou de destruction tenant, soit à un défaut de la chose transportée, soit à sa nature même. »

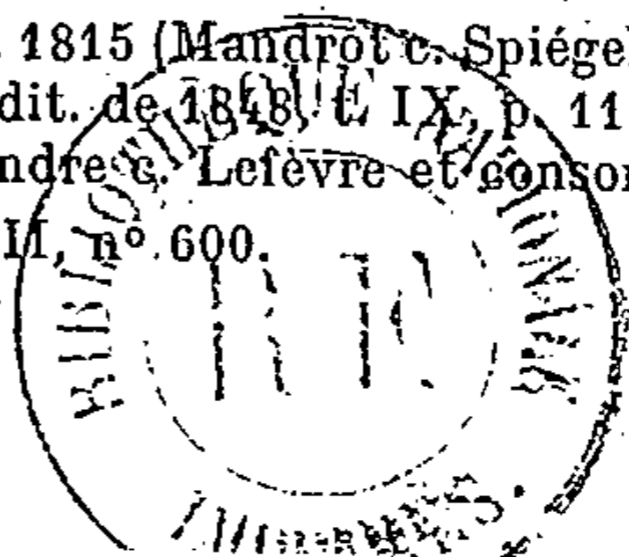
Cette définition est exacte, sans doute, mais insuffisante à bien préciser ce que l'on doit entendre par vice propre dans le sens que l'article 103 du Code de commerce donne à cette expression.

Le vice propre exonère le voiturier dans la même mesure que la force majeure : pas plus que celle-ci il ne le dispense des soins de

(1) Cass. req. 15 mars 1909 (Bordeaux c. Ch. de fer de l'Ouest).

(2) Arrêt de la cour de Metz du 18 janv. 1815 (Mandrot c. Spiégel), cité par DALLOZ, Répertoire, v° Commissionnaire, n° 393 (édit. de 1848, t. IX, p. 114, note 2). Dans le même sens, Cass. civ., 23 août 1858 (Coindre c. Lefèvre et consorts).

(3) Op. cit. (supra, 21, p. 8, note), t. III, n° 600.



route ordinaires et de l'obligation de parer, dans la mesure du possible, aux conséquences d'un défaut qui se révélerait pendant le transport (v. g. rabattre les cercles d'un fût qui fuit, rattacher un animal qui a rompu son licol); on ne peut donc déclarer tel ou tel objet entaché de vice propre et admettre, par voie de conséquence, l'exonération du voiturier, sans examiner au préalable, d'une part, si le dommage a pu se produire spontanément au cours d'un transport effectué dans les conditions convenues, et, d'autre part, s'il n'aurait pu être évité, en tout ou en partie, par les soins auxquels le voiturier était tenu.

On dira donc qu'il faut entendre par vice propre, dans le sens de l'article 103 du Code de commerce, la nature même de l'objet lorsqu'elle a eu pour effet d'occasionner la perte ou l'avarie de celui-ci, bien que le voiturier ait pris pour sa conservation et son transport tous les soins et précautions qu'il devait prendre.

98. On a remarqué peut-être que l'article 1784 du Code civil (V. n° 86) prévoit seulement, comme causes d'exonération du voiturier, le cas fortuit et la force majeure; est-ce à dire que celui qui, en se chargeant d'un transport, n'a pas fait acte de commerce doit être responsable même du vice propre? Non, car ledit article 1784, pas plus d'ailleurs que les articles 98 et 103 du Code de commerce, n'a voulu restreindre la portée des principes généraux posés par l'article 1147 du Code civil (V. n° 75); or le vice propre, tel qu'on vient de le définir, est évidemment une « cause étrangère » au voiturier, et « qui ne peut lui être imputée ».

99. Les voituriers, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), « ne sont pas responsables quand la perte ou les avaries proviennent du fait ou de la faute de l'expéditeur, par exemple d'un emballage défectueux », et l'on a vu, par l'arrêt du 15 mars 1909 cité n° 95, que la Cour de cassation a consacré cette opinion, tout au moins en ce qui concerne la faute; d'autres arrêts avaient décidé, plus ou moins explicitement, que la responsabilité du voiturier « cesse lorsqu'il est prouvé que l'avarie ou la perte provient... d'un fait imputable à l'expéditeur » (2).

Il n'est donc pas douteux qu'on ne doive ajouter aux causes d'exonération prévues par l'article 103 du Code de commerce, le fait et la faute de l'expéditeur; ce sont, en effet, soit de véritables cas de vice propre, comme dans l'exemple cité par MM. Lyon-Caen et Renault, soit une « cause étrangère qui ne peut être imputée » au voi-

(1) *Op. cit. (supra, 21, p. 8, note)*, t. III, n° 601.

(2) Cass. civ. 29 avril 1895 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. de Gauvain) et 26 nov. 1907 (Ch. de fer d'Orléans c. Bouillard).

turier : par exemple si la marchandise a été transportée à découvert en vertu d'un ordre exprès de l'expéditeur.

100. Quel que soit le motif d'exonération invoqué, qu'il s'agisse de vice propre, de force majeure ou du fait de l'expéditeur, il résulte tant des principes du droit commun que des textes de loi et des arrêts précités, notamment de la loi du 17 mars 1905, que le voiturier doit toujours prouver la cause de sa libération, c'est-à-dire le fait par lequel il prétend être libéré, ainsi que la relation de cause à effet entre ce fait et la perte ou l'avarie.

La force majeure ne peut évidemment être établie qu'après l'événement qui l'a produite; quant au vice propre et au fait de l'expéditeur, il semblerait qu'ils doivent, lorsqu'ils existent antérieurement à la prise en charge, être constatés par des réserves du voiturier ou du commissionnaire à qui est remis l'objet à transporter; mais la Cour de cassation, adoptant sur ce point une règle analogue à celle de son arrêt du 15 novembre 1897 mentionné n° 88, décide que le voiturier et le commissionnaire ne peuvent être considérés « comme ayant perdu, par le seul fait d'avoir accepté un colis sans protestation ni réserves, ou sans exiger de garanties, le droit de prouver que l'avarie avait pour cause un vice propre de la chose et qu'elle était imputable à une faute de l'expéditeur » (1).

Du fait de l'admission au transport sans protestation ni réserve, il y a donc seulement présomption (susceptible d'être combattue par la preuve contraire) que les objets étaient exempts de toute tare imputable au vice propre ou à la faute de l'expéditeur.

101. On ne peut se dispenser de dire un mot ici de ce qu'on appelle les déchets de route.

Le déchet de route est, d'après M. L. Lamy (2), « une diminution de la chose transportée, due uniquement à sa nature, par le fait seul du transport ».

Toute perte partielle de la marchandise transportée rentrant dans cette définition, est donc le résultat d'un vice propre; mais, dans ce cas comme dans tous les autres, le fardeau de la preuve incombe au voiturier et celui-ci ne peut être exonéré qu'à charge de prouver que le déchet a bien été uniquement dû à la nature de l'objet, malgré qu'il ait pris pour la conservation et le transport de cet objet tous les soins qu'il devait prendre (V. n° 97).

(1) Cass. civ. 10 juill. 1905 (Ch. de fer d'Orléans c. Prieur).

(2) *Manuel pratique des Transports*, 8<sup>e</sup> édit., p. 88.



Sans doute, on peut bien admettre, *a priori*, que certaines marchandises subissent nécessairement quelque déchet, du fait seul du transport, par suite de coulage, dessiccation, tamisage, évaporation ou autre cause analogue, mais le quantum de ce déchet ne saurait en aucun cas être fixé d'avance, car il dépend, outre la nature de la marchandise, des conditions suivant lesquelles s'effectue le transport, de la durée et de la longueur du trajet, des circonstances atmosphériques, en un mot d'une foule d'éléments variables qu'il appartient au juge d'apprécier.

**102.** Lorsque la perte ou l'avarie de l'objet transporté doit, par application des principes qui viennent d'être exposés, être mise à la charge du commissionnaire ou du voiturier, il y a lieu d'allouer à l'ayant droit, soit la valeur de l'objet perdu, soit la somme représentant la dépréciation qu'il a subie du fait de l'avarie, et, en outre, des dommages-intérêts représentant, suivant les règles ordinaires (V. nos 69 et 70), la perte que ledit ayant droit a faite, et le gain dont il a été privé.

**103.** Dans le cas spécial d'avarie, la marchandise peut être laissée pour compte au transporteur, si elle est dans un état tel que l'ayant droit ne puisse plus l'employer utilement; la solution à intervenir dépend essentiellement, en pareil cas, des circonstances de chaque espèce et le juge du fait a, en cette matière, un pouvoir souverain d'appréciation (V. n° 113).

## SECTION IV

### *Retards.*

**104.** Le délai, élément essentiel du contrat de transport, doit être présumé lorsqu'il n'a pas fait l'objet d'une stipulation expresse. — **105.** Les transporteurs sont responsables du préjudice résultant du retard. — **106.** Preuve exigée du demandeur, suivant les divers cas, en matière de retard. — **107.** La présomption de responsabilité est toujours contre le transporteur. — **108.** Mais il est exonéré s'il prouve que le retard a été dû à une « cause étrangère qui ne peut lui être imputée ». — **109.** Le partage de la responsabilité entre voituriers, commissionnaires-chargeurs et commissionnaires intermédiaires se fait comme en cas de perte ou d'avarie. — **110.** Portée restreinte qu'on doit donner à la clause fixant, comme le prévoit l'article 102 du Code de commerce, « l'indemnité due pour cause de retard ». — **111.** Illégalité de principe et essai d'interprétation des clauses qui fixeraient une indemnité forfaitaire pour le retard quelles qu'en aient été la cause et l'importance. — **112.** Base de la liquidation des dommages. — **113.** Laisse pour compte.

**104.** Le contrat de transport prenant naissance dans un lieu pour se terminer dans un autre, un certain temps est toujours nécessaire

à son exécution : telle est l'origine du *délai*, qui pourrait, pour ce motif, être considéré comme l'un des éléments essentiels de ce contrat.

Le délai de transport n'est donc pas, à proprement parler, un *terme*, au sens que donne à ce mot le Code civil : loin de retarder l'exécution de l'obligation (C. civ., art. 1185), il détermine le temps maximum que cette exécution ne devra pas dépasser.

Le terme, en général, ne se présume pas, et s'il n'en est stipulé aucun, l'obligation est immédiatement exigible.

Pierre vend sa maison à Paul sans fixer la date d'entrée en jouissance : dès qu'il y a accord sur la chose et sur le prix, la vente est parfaite et la maison de Pierre appartient à Paul.

Le contrat de transport suppose, au contraire, toujours et nécessairement un délai, puisqu'il est impossible que la chose soit rendue à destination dans le même moment qu'elle est remise au voiturier. D'où cette conséquence que si le délai n'a pas été stipulé au contrat, il sera celui qu'une convention tacite, l'usage ou les circonstances auront déterminé.

Pierre donne mission à Paul de porter ses légumes à un intermédiaire chargé de les vendre sur le marché de la ville voisine, qui se tient une fois par semaine; bien qu'aucun délai n'ait été stipulé, il est ainsi implicitement convenu, eu égard à la nature périssable de la marchandise, que celle-ci devra être remise à l'intermédiaire en temps utile pour le prochain marché.

Mais ordinairement le délai fait l'objet d'une clause précise du contrat de transport, et l'article 102 du Code de commerce (V. n° 25) a pris soin de prévoir que la lettre de voiture indiquerait « le délai dans lequel le transport doit être effectué ».

**105.** Si le délai de transport a été dépassé, les transporteurs sont responsables du préjudice que le retard a pu causer aux ayants droit.

Cette responsabilité résulte, en premier lieu, de l'article 1147 du Code civil : « Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement des dommages et intérêts, soit....., soit à raison du *retard* dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. »

Spécialement, pour ce qui concerne le commissionnaire de transports, l'article 97 du Code de commerce s'exprime ainsi :

« Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée. »

Et, pour ce qui concerne le voiturier, l'article 104 :

« Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard. »

**106.** On a vu, n° 65, qu'en principe celui qui réclame l'exécution d'une obligation a satisfait aux preuves qu'on est en droit d'exiger de lui, pourvu qu'il établisse l'existence et les conditions du contrat; il appartient ensuite au débiteur de prouver sa libération.

Cette règle s'applique sans réserve au retard dans l'arrivée d'un voyageur à destination, et au retard dans la présentation au destinataire, des objets qui devaient lui être portés à domicile : si le délai convenu a été dépassé, la responsabilité des transporteurs est engagée. Mais il ne saurait en être de même lorsque l'envoi a été fait bureau restant; dans ce cas, le voiturier a satisfait à ses obligations en conservant l'objet dans ses bureaux, et en y attendant la demande du destinataire (V. n° 54). Il ne peut, dès lors, y avoir retard qu'après que s'est produite cette réclamation, véritable mise en demeure exigée par les principes généraux du droit (C. civ., art. 1146 et 1230). La jurisprudence est fermement fixée dans ce sens.

En conséquence, le voyageur et le destinataire d'objets à livrer à domicile auront simplement à prouver que le délai prévu au contrat était dépassé, savoir : le premier, lors de l'arrivée de la voiture, le second, au moment où les objets lui ont été présentés en son domicile. Quant au destinataire d'objets adressés bureau restant, il devra prouver que le voiturier, invité par lui, après l'expiration du délai convenu, à lui livrer les objets, « n'a pu le faire ou ne l'a pas voulu ».

**107.** Le retard étant établi, il y aura toujours, de même qu'en cas de perte ou d'avarie, présomption de responsabilité contre les transporteurs : ceux-ci devront, pour être exonérés, prouver la cause par laquelle ils prétendent être libérés, ainsi que la relation entre cette cause et le retard.

**108.** Les seuls cas d'exonération prévus par les articles précités du Code civil et du Code de commerce sont :

1° La force majeure et, par conséquent, le cas fortuit (C. com., art. 97 et 104);

2° Le cas où le retard reproché au voiturier provient d'une « cause étrangère qui ne peut lui être imputée » (C. civ., art. 1147).

Ce deuxième motif d'exonération se trouvant, par la généralité de ses termes comprendre le premier, on peut le considérer comme

étant le seul, et dire que le transporteur est exonéré des conséquences du retard, à la seule condition de prouver que ledit retard est résulté d'une cause qui lui est étrangère et qui ne peut lui être imputée.

109. Le partage de la responsabilité pour retard entre les divers agents qui ont concouru au transport se fait comme en matière de perte et d'avarie, suivant les règles exposées sommairement nos 92 et 93. L'arrêt du 26 février 1906, cité à ce propos, avait trait précisément à une affaire de retard dans un transport mixte, sur voie de terre et voie de mer; la Cour de cassation a décidé que le commissionnaire chargeur, en traitant « pour le transport jusqu'à destination extrême », avait ainsi « assumé, à ce titre, toute responsabilité à raison du retard..., sans distinction entre la partie terrestre et la partie maritime du trajet à effectuer ».

110. Aux termes de l'article 102 du Code de commerce, la lettre de voiture énonce, entre autres indications, « l'indemnité due pour cause de retard ».

Lorsqu'il est fait usage de cette disposition, aujourd'hui tombée presque complètement en désuétude, la stipulation d'indemnité a le caractère d'une clause pénale; la somme fixée est due de plein droit, sans que le demandeur soit tenu de justifier d'aucun préjudice; elle est, en outre, invariable, et il ne peut être alloué « une somme plus forte ni moindre » (C. civ., art. 1152; V. n° 69).

Cependant, à l'époque où la stipulation d'une indemnité de retard (ordinairement fixée à un tiers du prix de transport) était d'un usage général dans les lettres de voiture, la jurisprudence n'hésitait pas à allouer au destinataire des dommages-intérêts supérieurs à la somme convenue, quand le retard avait, par son importance et ses conséquences dommageables, dépassé les prévisions des parties (1) et que, d'ailleurs, la justification du préjudice était fournie; les dispositions de l'article 102, concernant l'indemnité pour retard sont, dit un arrêt de la Cour de cassation de 1814, « uniquement applicables aux cas ordinaires et à des retards de peu de durée » (2).

Cette dérogation apparente à l'article 1152 doit être considérée comme l'interprétation de la volonté réelle des contractants, ceux-ci, ayant entendu, par la clause pénale, prévoir uniquement les retards de courte durée qui se produisent fréquemment et sont presque inévitables.

---

(1) ALAUZET, *Commentaire du Code de commerce*, n° 470, et LOUIS SARRUT, *Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemin de fer*, n° 667.

(2) Cass. req. 6 déc. 1814 (Mercier c. Baës).

D'ailleurs, ainsi qu'il va être expliqué, la clause fixant forfaitairement « l'indemnité due pour cause de retard » ne saurait recevoir une portée plus étendue sans être entachée de nullité.

111. Cette clause est des plus légitimes lorsque la durée du retard auquel correspond l'indemnité forfaitaire est elle-même déterminée : les parties ont en effet la libre disposition du délai, qu'elles fixent à leur convenance, d'un commun accord ; l'indemnité stipulée n'est donc, en réalité, qu'une réduction de prix correspondant à un allongement de délai.

Mais la stipulation d'une indemnité forfaitaire invariable quelles que soient la cause et la durée du retard, aurait, outre son caractère illogique, le grave défaut d'affranchir le voiturier des conséquences de ses fautes ; comme telle, elle serait contraire à l'ordre public et, par conséquent, nulle, par application des articles 1131 et 1133 du Code civil :

« ART. 1131. — L'obligation sans cause, ou sur une fausse cause, ou sur une cause illicite, ne peut avoir aucun effet. »

« ART. 1133. — La cause est illicite, quand elle est prohibée par la loi, quand elle est contraire aux bonnes mœurs ou à l'ordre public. »

Bien que d'après le Code de commerce, dit un arrêt de la cour de Pau du 25 février 1843 (1), « la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier, et qu'il exige que la lettre de voiture indique l'indemnité due pour cause de retard, il ne s'ensuit pas que, si, par suite de quelque faute lourde du commissionnaire intermédiaire, dont le premier est le garant, le propriétaire des marchandises doit éprouver des pertes considérables, il soit réduit à se contenter de retenir le tiers du prix de la voiture (indemnité stipulée), qui est toujours très modique ; car, dans l'espèce actuelle, il ne se porte qu'à un objet de 18 francs. Ainsi, l'indemnité indiquée dans la lettre de voiture ne peut être appliquée qu'à un *retard ordinaire, indépendant des fautes des commissionnaires* ; car il est de principe que celui qui, par son fait, occasionne un dommage, doit le payer ».

Toutefois, on pourrait peut-être appliquer aux stipulations de cette nature l'interprétation que la Cour de cassation donnait, antérieurement à la loi du 17 mars 1905, aux clauses tendant à exonérer le voiturier des déchets et avaries de route, interprétation qui avait été consacrée, pour la première fois, le 4 février 1874, par un arrêt fameux, dans lequel on lit ce qui suit :

« Vu le tarif n° 71 de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ;

(1) Petit-Pierre c. Lassarade et autres ; SIREY, 1844, II, p. 206 ; DALLOZ, 1844, Supplément, p. 73.

« Attendu qu'aux termes de ce tarif la compagnie n'est pas responsable de la perte ou de l'avarie des sacs vides ou autres emballages transportés en retour gratuitement...

« Si cette disposition n'a pas pour effet d'affranchir la compagnie de toute responsabilité pour les fautes commises par elle ou par ses agents, elle a pour résultat, contrairement aux règles ordinaires, d'en mettre la preuve à la charge de l'expéditeur (1). »

Dans ce système le voiturier ne pourrait être responsable, au delà de l'indemnité forfaitaire convenue, que des conséquences de ses fautes *prouvées*.

**112.** La liquidation de l'indemnité se fait en matière de retard comme en matière de perte ou d'avarie : il doit être alloué, outre la valeur de la dépréciation subie par la marchandise du fait du retard, des dommages-intérêts représentant la perte que l'ayant droit a faite et le gain dont il a été privé (2), tout en restant dans les limites assignées par les articles 1150 et 1151 du Code civil (V. nos 69 et 70).

**113.** Le laissé pour compte peut également être ordonné en cas de retard, mais à titre exceptionnel et seulement lorsque la marchandise ne peut plus être utilisée, soit à cause de l'avarie produite par le retard, soit à cause de l'époque tardive où elle a été mise à la disposition de l'ayant droit.

On peut s'en tenir, à cet égard, à la règle formulée dans les termes suivants, par un jugement du tribunal de commerce de Pau, du 13 janvier 1869 (3) :

« Aucune disposition de la loi n'autorise l'expéditeur ou le destinataire à laisser pour compte des commissionnaires les choses qu'ils ont été chargés de transporter, faute d'en avoir exécuté le transport dans un délai normal. En thèse générale, les dommages-intérêts résultant de l'inexécution des conventions consistent dans le paiement d'une somme d'argent, proportionnée au dommage éprouvé. S'il est des cas où le commissionnaire peut être tenu de prendre la chose à son compte et d'en payer la valeur, *il ne doit en être ainsi qu'autant qu'il n'y a pas d'autre moyen de réparer justement le dommage causé.* »

---

(1) Cass. civ. 4 févr. 1874 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Tournadre).

(2) Cass. req. 1<sup>er</sup> juin 1875 (Ch. de fer London Chatam and Dover c. Besson et autres).

(3) Lafferre et Forestier c. Ch. de fer du Midi; *Bulletin annoté des Chemins de fer*, 1871, p. 11.

## CHAPITRE IV

### PROCÉDURE ET PRESCRIPTION

---

#### SECTION PREMIÈRE

#### *Exercice des actions auxquelles un transport peut donner lieu.*

114. L'action en réparation du préjudice résultant d'un délit ou d'un quasi délit peut être intentée par tous ceux à qui il a été causé un dommage. — 115. Elle sera dirigée, soit contre l'auteur du fait délictueux; soit contre la personne civilement responsable, soit contre l'un et l'autre. — 116. La personne civilement responsable ne pourra être poursuivie seule devant une juridiction pénale. — 117. En outre, en cas de délit, le criminel tient toujours le civil en état. — 118. L'action uniquement basée sur le contrat de transport ne pourra être intentée que par ceux qui auront été parties à ce contrat. — 119. Par le voyageur contre le voiturier et le commissionnaire. — 120. Par l'expéditeur et par le destinataire contre les mêmes. — 121. Distinction, à ce point de vue, entre le commissionnaire ou le voiturier qui a passé le contrat, les intermédiaires et le livreur. — 122. Le commissionnaire et le voiturier ont action, pour le paiement du prix, contre le voyageur ou l'expéditeur et, dans certains cas, contre le destinataire. — 123. Aux règles ordinaires de la procédure s'ajoute la règle spéciale prévue par l'article 106 du Code de commerce. — 124. Caractère, formalisme et validité de la vérification prescrite par cet article.

114. On a vu, n° 66, que l'auteur d'un délit ou d'un quasi-délit est responsable envers tous ceux, quels qu'ils soient, à qui sa faute a causé quelque dommage; il s'ensuit qu'en cas d'accident, une action, basée sur la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle des articles 1382 et suivants du Code civil, peut être intentée par chacun de ceux à qui le délit ou le quasi-délit a causé un préjudice : la victime toujours; souvent ses héritiers, ses parents; même des personnes n'ayant avec elle aucun lien de parenté. Il suffit que le fait ait pu entraîner, pour le demandeur, des conséquences actuelles et dommageables (1).

« L'article 1382, en ordonnant, en termes absolus, la réparation de tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, ne limite en

---

(1) PICARD, *op. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), t. III, p. 493.

rien, ni la nature du fait dommageable, ni la nature du lien qui doit unir, au cas de décès, la victime du fait avec celui de ses ayants droit qui en demanderait la réparation (1). »

**115.** L'action en réparation du préjudice résultant d'un délit ou d'un quasi-délit, sera valablement dirigée contre l'auteur du fait délictueux et contre ceux qui, en vertu de l'article 1384 du Code civil, répondent de lui; elle pourra même être dirigée contre ces derniers seulement :

« L'action en responsabilité formée en vertu de l'article 1384 devant la juridiction civile constitue une action principale dont le sort n'est pas subordonné à celui de l'action dirigée en même temps contre la personne signalée comme ayant été l'agent direct du dommage; le rejet de la dernière n'entraîne pas nécessairement celui de la première; il suffit, pour que celle-ci soit admissible, qu'il soit prouvé que le fait dommageable a été le résultat d'une faute commise par les préposés du commettant, dans les fonctions auxquelles ils étaient employés, et cela lors même que ces préposés n'auraient pas été mis en cause, la responsabilité édictée par l'article 1384 étant principale et non subsidiaire (2). »

**116.** Il y a toutefois exception à la règle précédente, ou, pour mieux dire, cette règle n'est pas applicable, lorsque la demande en dommages-intérêts est portée devant la juridiction pénale.

D'après l'article 1<sup>er</sup> du Code d'instruction criminelle, « l'action en réparation du dommage causé par un crime, par un délit ou par une contravention, peut être exercée par tous ceux qui ont souffert de ce dommage », et cela confirme bien le principe posé ci-dessus, n° 114. D'autre part, aux termes de l'article 3 du même code, « l'action civile peut être poursuivie en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique »; la partie lésée peut, par conséquent, ainsi qu'il sera expliqué plus loin, n° 128, porter son action devant le tribunal chargé d'appliquer la peine encourue par l'auteur du fait délictueux et dommageable. Mais il résulte de l'article 3 précité que le juge compétent pour la répression d'un crime, délit ou contravention, ne peut valablement connaître de l'action civile, que s'il est « saisi en même temps de l'action publique pour l'application de la peine » (3) : la partie qui porte sa demande en dommages-intérêts devant la juridiction pénale ne peut donc que joindre son action à l'action publique, et, dans le cas où aucune poursuite n'aurait encore eu lieu, elle ne

---

(1) Cass. crim. 20 févr. 1863 (de Caderousse-Gramont c. Dillon).

(2) Cass. req. 19 févr. 1866 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Monnet).

(3) Cass. crim. 11 sept. 1818 (Laroyenne c. Vuillemain).



pourra agir contre la personne civilement responsable sans actionner en même temps l'individu à qui est imputée la responsabilité pénale du fait délictueux.

117. Au surplus, même lorsque l'action civile basée sur un délit est poursuivie séparément, « l'exercice en est suspendu », conformément à l'article 3, deuxième alinéa, du Code d'instruction criminelle, « tant qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publique intentée avant ou pendant la poursuite de l'action civile ».

Ainsi, le voyageur blessé dans un accident de voiture dû à la maladresse du cocher ne pourra pas, s'il veut porter son action devant le tribunal correctionnel, y appeler seulement le patron civilement responsable : il faudra, pour les raisons indiquées dans le numéro précédent, qu'il poursuive en même temps le cocher coupable, ou, si celui-ci est déjà poursuivi à la requête du ministère public, qu'il joigne son action civile à l'action publique. Que s'il porte sa demande en dommages-intérêts devant la juridiction civile, il pourra bien se contenter de citer la personne civilement responsable, ainsi qu'il a été dit n° 115, mais dans le cas où des poursuites correctionnelles seraient intentées d'autre part contre le cocher, la juridiction civile devra surseoir à statuer, tant que la sentence du tribunal appelé à prononcer sur l'action publique ne sera pas devenue définitive.

118. L'action dérivée uniquement d'un contrat de transport, à l'exclusion de tout délit ou quasi-délit, pourra être intentée par tous ceux qui auront été partie à ce contrat, mais par eux seuls : le voiturier et le commissionnaire, pour les sommes à eux dues ; le voyageur, l'expéditeur et le destinataire, pour ce qui a trait à l'exécution du transport et à l'observation des conditions du contrat.

Aux termes de l'article 1165 du Code civil, « les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes ; elles ne nuisent point aux tiers et elles ne lui profitent que dans le cas prévu par l'article 1121 » (1). Les tiers ne peuvent donc, en principe, intenter aucune action à raison d'un contrat de transport auquel ils sont restés étrangers ; ils ne pourraient le faire que si la conclusion même de ce contrat avait eu pour effet de leur nuire indûment, et, dans ce cas, c'est à l'article 1382 du Code civil qu'ils devraient faire appel.

---

(1) C. civ. art. 1121 : « On peut pareillement stipuler au profit d'un tiers lorsque telle est la condition d'une stipulation que l'on fait pour soi-même ou d'une donation que l'on fait à un autre. Celui qui a fait cette stipulation ne peut plus la révoquer, si le tiers a déclaré vouloir en profiter. »

119. Dans le cas de contrat de *voyage*, un seul intérêt, celui du voyageur, s'oppose au voiturier et au commissionnaire; c'est donc au voyageur seul (et, suivant ce qui a été dit n° 67, aux personnes qu'il représente) qu'appartiendra le droit d'action contre le voiturier ou le commissionnaire pour inexécution du contrat de transport ou inobservation des conditions de ce contrat.

120. Mais il y a lieu de se demander à qui appartient ce même droit en cas de contrat d'expédition, car, ainsi qu'on l'a vu n° 4, l'expéditeur et le destinataire peuvent avoir des intérêts distincts et même opposés.

D'après l'article 100 du Code de commerce, « la marchandise sortie du magasin du vendeur ou de l'expéditeur, voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf son recours contre le commissionnaire ou le voiturier chargés du transport ».

Or, on sait que la vente est parfaite entre les parties et la propriété acquise de droit à l'acheteur à l'égard du vendeur, dès qu'on est convenu de la chose et du prix, quoique la chose n'ait pas encore été livrée, ni le prix payé (C. civ., art. 1583); c'est donc en principe l'acheteur, le destinataire, qui est propriétaire de la marchandise; c'est à ses risques que la marchandise voyage; n'est-ce pas lui qui devra, en cas de perte, avarie, retard, etc., poursuivre la réparation du dommage et courir les chances du procès? N'est-ce pas à lui seul que le droit d'action est dévolu?

La jurisprudence et la doctrine sont d'accord pour répondre par la négative à cette question.

En premier lieu, on fait remarquer que le principe général posé par l'article 1583 du Code civil comporte de nombreuses exceptions : l'effet de la vente peut, en effet, être retardé par une condition suspensive (V. n° 38); les marchandises vendues au poids, au compte ou à la mesure « sont aux risques du vendeur jusqu'à ce qu'elles soient pesées, comptées ou mesurées » (C. civ., art. 1585); à l'égard des choses « que l'on est dans l'usage de goûter avant d'en faire l'achat, il n'y a point de vente tant que l'acheteur ne les a pas goûtées et agréées » (C. civ., art. 1587); enfin, l'article 100 du Code de commerce prévoit qu'il pourra être fait des conventions contraires à la règle générale qu'il établit, et ce cas se réalisera lorsque, par exemple, le destinataire aura acheté la marchandise livrable à son domicile.

D'autre part, il résulte des termes mêmes de l'article 100 du Code de commerce, et il est évident qu'il en doit être ainsi, que, dans tous les cas, la responsabilité des transporteurs subsiste tout entière à

l'égard de l'ayant droit ou des ayants droit du transport. Il importe peu, dès lors, que ceux-ci soient représentés par l'expéditeur ou par le destinataire; le contrat a été conclu par l'un, tant pour lui-même que pour l'autre, et si l'un d'eux seulement pouvait intenter l'action, il aurait le droit d'agir au nom de leurs intérêts associés.

C'est pourquoi l'on admet que l'expéditeur et le destinataire ont, l'un et l'autre, le droit d'agir : le premier, parce que c'est lui qui a contracté, le second, comme bénéficiaire de la stipulation faite à son profit (1).

On ne saurait mieux faire que de conclure, sur ce point, avec M. L. Lamy (2) :

« L'expéditeur et le destinataire ont le droit, l'un et l'autre, de réclamer l'exécution du contrat de transport; ils sont fondés, l'un et l'autre, à se plaindre que cette exécution a été imparfaite ou incomplète; la violation des conditions de ce contrat doit se résoudre en dommages-intérêts au profit de l'un et de l'autre, s'il est établi qu'elle leur a causé, à l'un et à l'autre, un préjudice. »

**121.** L'action de l'expéditeur ou du destinataire pourra, en principe, être toujours valablement intentée contre le commissionnaire ou le voiturier qui a traité avec l'expéditeur : il est garant de la bonne exécution du contrat pour la totalité du trajet (V. n° 93).

Elle pourra aussi être dirigée contre chacun des commissionnaires et des voituriers qui auront participé au transport, car, en vertu de la disposition finale de l'article 1994 du Code civil, « dans tous les cas le mandant peut agir directement contre la personne que le mandataire s'est substituée »; mais lorsque l'un des commissionnaires ou voituriers intermédiaires sera ainsi directement mis en cause, il ne pourra être recherché que pour les faits qui lui seront personnellement imputables.

Enfin, on admet généralement que le voiturier chargé de la livraison peut être poursuivi comme présumé responsable de ceux qui l'ont précédé dans l'exécution du transport, pourvu qu'il soit établi (v. g. par l'offre de livraison qu'il a faite au destinataire) que l'objet transporté est bien parvenu entre ses mains. Toutefois, sa responsabilité n'étant que présumée, il pourra se libérer par la preuve que le dommage existait avant sa prise en charge (3).

(1) PICARD (*op. cit. supra*, 46, p. 19, note), t. IV, p. 756.

(2) *Op. cit. (supra*, 101, p. 46, note 2), p. 437.

(3) Voir sur ces questions les arrêts ci-après : Cass. civ., 9 juill. 1872 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Gancel), même date (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Blanc), 15 avril 1873

122. Le commissionnaire et le voiturier ont, chacun en ce qui le concerne, un droit d'action contre le voyageur ou contre l'expéditeur avec qui ils ont contracté, pour le paiement du prix convenu et des dépenses accessoires indispensables (V. n° 46) : lorsqu'il s'agit d'un contrat de transport s'appliquant à des choses, l'objet transporté est le gage de ce paiement (V. nos 43 et 44).

Le même droit ne peut être exercé contre le destinataire que si le port a été mis à sa charge par le contrat, et si, par ailleurs, il a fait acte d'acceptation, expresse ou implicite, de ce contrat (V. n° 40); mais le dernier voiturier n'en est pas moins fondé à retenir l'objet, tant qu'il n'est pas intégralement payé des sommes qu'il a mission de recouvrer.

123. Comme cela a été indiqué n° 13, les règles de procédure applicables aux actions nées du contrat de transport ou à l'occasion d'un contrat de cette nature sont, en principe, celles du droit commun.

Une seule règle spéciale est inscrite au Code de commerce, en l'article 106, dont on a eu à dire quelques mots nos 57 à 59, et qui est actuellement ainsi conçu (1) :

« En cas de refus ou contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le président du tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, et par ordonnance au pied d'une requête.

« Le dépôt ou séquestre, et ensuite le transport dans un dépôt public, peut en être ordonné.

« La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier, jusqu'à concurrence du prix de la voiture. »

124. Cet article accorde à *tous* les intéressés (puisqu'il ne désigne plus particulièrement aucun d'eux) le droit de provoquer la vérifi-

---

(Ch. de fer du Nord c. Quaratesi), 8 déc. 1873 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Guy, Teyssier et autres), 13 avril 1874 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Fabry), 29 avril 1874 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Grataloup), 14 août 1876 (Ch. de fer de l'Est c. Lévy), 27 août 1878 (Ch. de fer de l'Est c. Bourcart), 9 avril 1879 (Hamard c. Ch. de fer du Nord et van Gendt et C<sup>ie</sup>), 20 janv. 1886 (Ch. de fer de l'Est c. Picard), 31 mai 1886 (Ch. de fer London Chatam and Dover c. May et C<sup>ie</sup> et Ch. de fer du Nord), 21 avril 1891 (Ch. de fer du Nord c. Bonnet, Quignon et C<sup>ie</sup>), 29 janv. 1896 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Rabia), 1<sup>er</sup> déc. 1896, déjà cité n° 31, 1<sup>er</sup> févr. 1899, déjà cité n° 93; Cass. req., 6 janv. 1874 (Ch. de fer des Charentes c. Fougerat), 3 juill. 1894 (Ch. de fer de l'Est c. Briere), 26 févr. 1906 (Messageries Maritimes c. Chartier, Marteau frères et Boudin). Voir aussi le *Bulletin annoté des Chemins de fer*, 1904, II, p. 87, note « 1 et 2 ».

(1) Une proposition de modification de cet article a été déposée sur le bureau du Sénat, le 21 novembre 1911, par M. Dominique Delahaye.

cation des objets transportés : voiturier, expéditeur et commissionnaire peuvent, aussi bien que le destinataire et aussitôt qu'ils ont eu connaissance du refus de celui-ci ou de la contestation qui s'est élevée « pour la réception des objets », requérir le président du tribunal de commerce ou, « à son défaut », le juge de paix, en vue de la nomination « des experts » par qui l'état des objets devra être « vérifié et constaté ». C'est à la partie la plus diligente à se pourvoir.

Mais il ne faut pas perdre de vue qu'il ne s'agit pas d'une expertise proprement dite, semblable à celles qui font l'objet des articles 302 à 323 du Code de procédure civile : « le mode spécial de vérification organisé par l'article 106 du Code de commerce, est une mesure conservatoire », qui ne saurait « être soumise à toutes les formalités et conditions prescrites pour les expertises ordinaires, notamment à l'obligation, pour le voiturier qui la requiert, *d'y appeler l'expéditeur* » (1), et cette procédure ne serait pas entachée d'irrégularité par le seul fait que l'expert n'aurait pas *prêté serment* (2); mais, pour que ladite vérification puisse être opposable à toutes parties, même absentes, qu'elle peut intéresser, il est nécessaire qu'elle ne dépasse point les limites qui lui sont assignées.

La première et essentielle condition de sa validité est qu'il y ait eu « refus ou contestation pour la réception des objets transportés » : la vérification prévue par l'article 106 du Code de commerce ne pourra donc être valablement pratiquée, tant que la livraison n'aura pas été offerte au destinataire ou demandée par lui.

Cette vérification, dûment ordonnée par le président du tribunal de commerce ou, *à son défaut*, par le juge de paix, sera faite par *des experts* nommés par celui de ces deux magistrats qui aura été compétemment saisi de la requête. L'article 106 du Code de commerce a soin de dire « des experts », non « un expert »; la règle de l'article 303 du Code de procédure civile n'est donc pas applicable : deux experts au moins sont toujours nécessaires, alors même que les parties déclareraient consentir qu'il soit procédé par un seul. Cette règle se comprend d'autant mieux que la vérification prévue par l'article 106 du Code de commerce est *obligatoirement* ordonnée par le juge, et, le plus souvent, à la requête de l'une seule des parties, tandis que l'expertise dont il s'agit dans l'article 303 du Code de procédure civile est ordonnée, en cours d'instance, par un jugement qui décide de son opportunité et en énonce clairement l'objet (C. proc. civ., art. 302).

Enfin, les experts doivent se borner à *vérifier* et à *constater* seule-

---

(1) Cass. civ. 30 nov. 1881 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Lapalud et Déchet).

(2) Cass. req. 2 août 1911 (Brion c. Ch. de fer de l'État).

ment l'état des *objets transportés* ; il ne leur appartient pas de donner des appréciations, par exemple sur la cause des avaries ou sur l'imputabilité du dommage.

Dans la pratique, il est souvent procédé par un seul expert, dont les attributions sont en outre notablement étendues au delà des limites qui viennent d'être tracées : une expertise faite dans ces conditions ne saurait être opposée à la partie qui n'y aurait point expressément consenti. Au contraire, la vérification régulière des objets transportés, limitée aux constatations de fait prévues par l'article 106 du Code de commerce, établit irréfutablement la preuve de l'état de ces objets au moment où ladite vérification a eu lieu.

## SECTION II

### *Tribunaux compétents.*

125. Compétence respective, *ratione materiæ*, des tribunaux civils et des tribunaux de commerce. — 126. Litiges susceptibles d'être portés devant le juge de paix. — 127. La victime d'un *quasi-délit* a, si le défendeur est commerçant, droit d'option entre la juridiction civile et la juridiction commerciale. — 128. La victime d'un *délit* peut en outre, sous certaines conditions, faire juger son action civile par le tribunal chargé de la répression. — 129. Mais elle peut toujours s'adresser aux tribunaux ordinaires comme s'il ne s'agissait que d'un quasi-délit. — 130. La procédure de l'arbitrage est applicable aux contestations nées à l'occasion d'un transport. — 131. Compétence *ratione personæ* ou *loci* des tribunaux civils. — 132. Compétence *ratione personæ* ou *loci* des tribunaux de commerce en matière de transports. — 133. Compétence *ratione personæ* ou *loci* des juridictions pénales.

125. Il résulte des termes de l'article 631 du Code de commerce que les tribunaux de commerce sont compétents, à l'exclusion de tous autres, pour statuer : 1<sup>o</sup> sur les « contestations relatives aux engagements et transactions entre négociants, marchands et banquiers », et, 3<sup>o</sup> sur celles « relatives aux actes de commerce entre toutes personnes ».

D'autre part, l'article 632 qualifie acte de commerce « toute entreprise de commission » et « toute entreprise de transport par terre ou par eau ».

Enfin, d'après l'article 1<sup>er</sup> du même code, « sont commerçants ceux qui exercent des actes de commerce et en font leur profession habituelle ».

Tout voiturier ou commissionnaire qui se charge d'un transport, fait donc acte de commerce ; il ne pourra, conformément au 3<sup>o</sup> de l'article 631, refuser la juridiction consulaire s'il est traduit devant elle à raison du transport dont il s'est chargé.

Tout voiturier ou commissionnaire de profession est, en outre, négociant, et, conformément au 1<sup>o</sup> du même article 631, le tribunal consulaire sera seul compétent pour trancher les litiges qui s'élèveront au sujet d'un contrat de transport, entre lui et un autre commerçant.

Le voiturier et le commissionnaire ne pourront cependant pas, lorsqu'ils seront demandeurs, assigner le défendeur non commerçant devant le tribunal de commerce; mais, lorsque l'initiative de la procédure sera prise, en cette matière, par le voyageur, l'expéditeur ou le destinataire, celui-ci, s'il n'est pas commerçant lui-même ou n'excipe pas de cette qualité, pourra, suivant une jurisprudence constante, assigner, *à son choix*, soit devant le tribunal de commerce, soit devant les tribunaux ordinaires, c'est-à-dire les tribunaux civils.

**126.** Dans l'expression « tribunaux civils » employée ci-dessus, doit être comprise la justice de paix. La loi du 12 juillet 1905, qui a remanié la loi du 25 mai 1838, contient en effet les dispositions suivantes :

« ART. 1<sup>er</sup>. — Les juges de paix connaissent, en matière civile, de toutes actions purement personnelles ou mobilières en dernier ressort jusqu'à la valeur de trois cents francs (300 francs), et à charge d'appel jusqu'à la valeur de six cents francs (600 francs).

« ART. 2. — Les juges de paix prononcent sans appel jusqu'à la valeur de trois cents francs (300 francs), et à charge d'appel jusqu'au taux de la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance, sur les contestations . . . . .

« 2<sup>o</sup> Entre les voyageurs et les entrepreneurs de transports par terre ou par eau, les voituriers ou bateliers, pour retards, frais de route et perte ou avarie d'effets accompagnant les voyageurs. »

La partie ci-dessus reproduite de l'article 2 est conçue dans les mêmes termes que la partie correspondante de la loi de 1838; elle a modifié cette dernière, sur le point qu'elle traite, en ce qui concerne la valeur des litiges jusqu'où peut s'élever la compétence des juges de paix, mais n'a apporté aucun changement touchant la nature de ces litiges. On peut donc appliquer encore aujourd'hui la jurisprudence, antérieure à 1905, qui, malgré la précision du texte cité, restreignait ladite compétence aux matières purement civiles, et refusait, par suite, aux juges de paix, la connaissance de tout litige ayant un caractère commercial à l'égard des deux parties. Le juge de paix est un juge civil : il doit être saisi et ne peut l'être valablement qu'au lieu et place du tribunal civil, lorsque le permet la faible importance des demandes. Quant aux contestations ayant un caractère commercial

à l'égard des deux parties, elles sont de la compétence exclusive des tribunaux de commerce (1).

127. Les paragraphes précédents n'ont envisagé que le cas d'une action basée sur le contrat de transport, mais les règles indiquées dans les deux derniers alinéas du n° 125 sont également applicables lorsque l'action trouve sa base dans un quasi-contrat ou un quasi-délit se rattachant au contrat de transport.

Le tribunal de commerce est seul compétent pour juger « les contestations relatives non seulement aux obligations conventionnelles, mais encore à celles qui se forment sans convention par l'effet d'un quasi-contrat ou même d'un quasi-délit, lorsque ces engagements résultent d'une faute commise dans l'exercice d'une industrie dont les règles et les devoirs sont méconnus par un commerçant au préjudice d'un autre » (2).

D'autre part, « si le tiers qui invoque un quasi-contrat ou qui se prétend lésé par un quasi-délit n'est pas commerçant, il peut, à son choix, assigner le commerçant devant la juridiction civile ou devant la juridiction consulaire, sans que celui-ci puisse décliner la compétence de l'une ou de l'autre » (3), pourvu que la faute qui lui est imputée « se rattache par un lien direct, immédiat, à l'exercice de son commerce ou de son industrie » (4). Ainsi, en cas d'accident en cours de route dû à la négligence du voiturier ou de ses préposés, la victime non commerçante ou ses ayants droit ont la faculté de traduire le voiturier commerçant, à leur choix, devant la juridiction civile ou devant la juridiction commerciale.

128. Lorsque le fait dommageable, l'accident par exemple, a eu pour cause un délit, l'action en responsabilité peut, ainsi qu'il a été dit nos 116 et 117, être jointe à l'action publique ou même portée directement, dans certains cas, devant les tribunaux de répression. Cela résulte très explicitement des articles ci-après du Code d'instruction criminelle :

« ART. 3 (Extrait). — L'action civile peut être poursuivie en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique.

---

(1) Voir la dissertation du *Bulletin annoté des Chemins de fer*, 1907, II, p. 70, note, et Cass. civ. 28 déc. 1909 (Ch. de fer du Midi c. Marquès).

(2) Cass. civ. 24 août 1863 (Compagnie les Grappins c. Eparvier) et nombreux arrêts semblables.

(3) Cass. civ. 28 oct. 1896 (Arnould et Gariot c. Blanchard).

(4) Cass. civ. 9 déc. 1901 (Bruey et Lévy c. Ch. de fer de P.-L.-M.).



« ART. 63 .— Toute personne qui se prétendra lésée par un crime ou un délit, pourra en rendre plainte et se constituer partie civile devant le juge d'instruction, soit du lieu du crime ou du délit, soit du lieu de la résidence du prévenu, soit du lieu où il pourra être trouvé.

« ART. 64 (Extrait). — Dans les matières du ressort de la police correctionnelle, la partie lésée pourra s'adresser directement au tribunal correctionnel dans la forme qui sera ci-après réglée.

« ART. 182 (Extrait). — Le tribunal sera saisi, en matière correctionnelle, de la connaissance des délits de sa compétence, soit par le renvoi qui lui en sera fait d'après les articles 130 et 160 ci-dessus (1), soit par la citation donnée directement au prévenu et aux personnes civilement responsables du délit par la partie civile. »

Si l'on reprend l'exemple donné n° 117 (voyageur blessé dans un accident de voiture dû à la maladresse du cocher), pour lui appliquer les règles qui viennent d'être énoncées, et si l'on se rappelle que le fait du cocher (défaut d'adresse ayant occasionné des blessures) est un délit tombant sous l'application de l'article 320 du Code pénal, passible, par conséquent, de la juridiction correctionnelle, on en tirera cette conclusion que le voyageur blessé peut porter son action en dommages-intérêts devant le tribunal correctionnel : il devra, à cet effet, se joindre à l'action publique, au cas où des poursuites seraient en cours, et, au cas où aucune poursuite n'aurait encore été exercée, porter plainte en se constituant partie civile, ou citer directement devant le tribunal correctionnel le cocher et son patron, ce dernier comme civilement responsable.

**129.** On remarquera qu'une condition essentielle pour que l'action en dommages-intérêts puisse être portée devant les tribunaux de répression, est que l'action publique n'ait pas été mise en mouvement ou, si elle l'a été, n'ait pas encore reçu de solution. Dans le cas où les poursuites du ministère public auraient été déjà suivies d'un jugement, la partie lésée ne pourrait plus s'adresser qu'aux juridictions civiles ou à la juridiction commerciale, suivant les règles ordinaires.

A peine est-il besoin d'ajouter que les victimes d'un délit peuvent toujours, sous les seules réserves indiquées n° 117, et plus loin, n° 137, s'adresser à ces juridictions dans les mêmes conditions que les victimes d'un quasi-délit (V. n° 127).

---

(1) Articles relatifs au renvoi des prévenus en police correctionnelle, par les juges d'instruction ou les tribunaux de simple police.

130. Indépendamment des diverses juridictions dont il vient d'être parlé, les parties peuvent toujours recourir à l'arbitrage, en suivant les formes prescrites par les articles 1003 à 1028 du Code de procédure civile.

131. En ce qui concerne la compétence *ratione personæ* ou *loci*, c'est-à-dire le siège du tribunal devant lequel les actions doivent être portées, les règles sont tracées, pour les tribunaux civils, par l'article 59 du Code de procédure civile :

« En matière personnelle, le défendeur sera assigné devant le tribunal de son domicile; s'il n'a pas de domicile, devant le tribunal de sa résidence; s'il y a plusieurs défendeurs, devant le tribunal du domicile de l'un d'eux, au choix du demandeur.....

« En matière de garantie, devant le juge où la demande originaire sera pendante; enfin, en cas d'élection de domicile pour l'exécution d'un acte, devant le tribunal du domicile élu, ou devant le tribunal du domicile réel du défendeur, conformément à l'article 111 du Code civil (1). »

132. Lorsque le litige est porté devant le tribunal de commerce, la question est un peu plus complexe :

« Le demandeur pourra assigner à son choix », dit l'article 420 du Code de procédure civile, « devant le tribunal du domicile du défendeur; devant celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée; devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué. »

Aucune difficulté spéciale au sujet du tribunal du « domicile » : les règles sont les mêmes qu'en matière civile.

Pour ce qui concerne le tribunal « dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée », la jurisprudence admet que la « marchandise » est ici le transport et que la livraison a lieu au départ pour l'expéditeur (2), à l'arrivée pour le destinataire (3).

Quant au tribunal « dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué », c'est celui du lieu dans lequel le prix du trans-

---

(1) C. civ. art. 111 : « Lorsqu'un acte contiendra, de la part des parties ou de l'une d'elles, élection de domicile pour l'exécution de ce même acte dans un autre lieu que celui du domicile réel, les significations, demandes et poursuites relatives à cet acte, pourront être faites au domicile convenu, et devant le juge de ce domicile. »

(2) Cass. req. 29 avril 1856 (Ch. de fer de Rouen c. Vasse).

(3) Cass. req. 18 juin 1867 (Ch. de fer d'Orléans c. Breuillet).

port a été ou devait être payé. Certaines cours avaient admis que, si l'on doit entendre par marchandise le transport lui-même, le lieu du paiement est en conséquence celui où le transport doit prendre fin; mais cette opinion n'a pas prévalu.

Ces règles qui, à première vue, peuvent paraître un peu obscures et confuses, seront précisées plus loin, n° 604, dans leur application aux transports par chemin de fer.

**133.** Enfin, lorsqu'une action civile se joint à l'action publique devant les tribunaux de répression, on a déjà vu, n° 128, dans l'article 63 du Code d'instruction criminelle, que les tribunaux compétents sont concurremment le tribunal du lieu du délit, celui de la résidence du prévenu et celui du lieu où le prévenu aura été trouvé.

### SECTION III

#### *Prescription.*

**134.** Généralités sur la prescription. — **135.** Les fautes quasi délictuelles se prescrivent par trente ans. — **136.** Les crimes, délits et contraventions, respectivement par dix ans, cinq ans et un an. — **137.** L'action civile est prescrite en même temps que l'action pénale. — **138.** Pourvu que l'infraction soit la base unique et exclusive de la demande. — **139.** La chose jugée au criminel ne lie le juge de l'action civile que dans la limite des faits qu'elle a envisagés. — **140.** Texte de l'article 108 du Code de commerce, qui détermine la prescription des diverses actions auxquelles le contrat de transport peut donner lieu. — **141.** Texte du même article avant la loi du 11 avril 1888, et modifications que cette loi y a apportées. — **142.** La prescription est de cinq ans lorsque le contrat de transport n'a reçu aucune exécution. — **143.** Les prescriptions spéciales de l'article 108 du Code de commerce peuvent être invoquées par le commissionnaire, le voiturier, l'expéditeur et le destinataire contre tous poursuivants, mais seulement s'il s'agit d'un transport d'objets. — **144.** Elles sont applicables sans avoir égard à la qualité de commerçant ou de non commerçant des parties en cause. — **145.** En cas de fraude ou d'infidélité les actions auxquelles le contrat de transport peut donner lieu sont prescrites par cinq ans.

**134.** Les lois fixent certains délais à l'expiration desquels une dette se trouve éteinte, un droit aboli, par le seul fait qu'aucune réclamation n'a été formulée : on dit qu'il y a *prescription*.

Le livre III, titre XX, du Code civil, détermine un grand nombre de prescriptions, ainsi que les règles générales applicables en la matière. Ces règles sont rappelées ci-après en quelques mots.

« On ne peut, d'avance, renoncer à la prescription », mais « on peut renoncer à la prescription acquise » (art. 2220). La renonciation peut d'ailleurs être « expresse ou tacite », cette dernière résultant « d'un fait qui suppose l'abandon du droit acquis » (art. 2221).

La prescription est *interrompue* :

1<sup>o</sup> Par une « citation en justice, donnée même devant un juge incompétent » (art. 2246), « un commandement ou une saisie signifiés à celui qu'on veut empêcher de prescrire » (art. 2244). L'interruption est regardée comme non avenue « si l'assignation est nulle par défaut de forme, si le demandeur se désiste de sa demande, s'il laisse périmer l'instance (1), ou si sa demande est rejetée » (art. 2247).

2<sup>o</sup> Par « la reconnaissance que le débiteur ou le possesseur fait du droit de celui contre lequel il prescrivait » (art. 2248). Cette reconnaissance n'est assujettie à aucune forme particulière; elle peut être tacite et résulter des circonstances. Ainsi, la Cour de cassation a admis que les soins et secours fournis à un blessé suffisent à interrompre la prescription de l'action en responsabilité pendant tout le temps qu'ils ont duré (dans l'espèce, pendant plus de vingt-sept ans), si, d'après le juge du fait, dont « cette appréciation est souveraine », ces soins et secours, « par leur importance, leur continuité et leur durée, constituent, de la part de (la personne civilement responsable de l'accident), non des actes de bienfaisance volontaire... mais une reconnaissance de sa responsabilité et du droit de la (victime) à une indemnité » (2).

Certaines causes peuvent *suspendre* la prescription. Il importe notamment de savoir qu'elle ne court point :

1<sup>o</sup> « A l'égard d'une créance qui dépend d'une condition jusqu'à ce que la condition arrive;

2<sup>o</sup> « A l'égard d'une action en garantie, jusqu'à ce que l'éviction ait lieu;

3<sup>o</sup> « A l'égard d'une créance à jour fixe, jusqu'à ce que ce jour soit arrivé » (C. civ., art. 2257).

« La prescription se compte par jours et non par heures » (art. 2260), le jour où elle commence devant rester en dehors de la supputation du délai (3); « elle est acquise lorsque le dernier jour du terme est accompli » (art. 2261). Dans les prescriptions d'un ou plusieurs mois (et *a fortiori* dans celles d'une ou plusieurs années), le temps se compte de quantième à quantième (4).

(1) Toute instance est éteinte, en matière commerciale comme en matière civile (Cass. req. 21 déc. 1836; Astruc c. héritiers Duchon-Doris), par discontinuation des poursuites pendant trois ans; ce délai est augmenté de six mois lorsqu'il y a lieu à demande en reprise d'instance ou constitution de nouvel avoué (C. proc. civ., art. 397).

(2) Cass. req. 3 juin 1893 (Compagnie houillère de Bessèges c. Malbos).

(3) Cass. civ. 3 mai 1854 (Enregistrement c. Compagnie du Plan d'Aren).

(4) Cass. crim. 27 déc. 1811 (Administration des forêts c. Conti).

**135.** « Toutes les actions, tant réelles que personnelles », dit l'article 2262 du Code civil, « sont prescrites par *trente ans*, sans que celui qui allègue cette prescription soit obligé d'en rapporter un titre, ou qu'on puisse lui opposer l'exception déduite de la mauvaise foi. »

Cette règle s'applique à tous les cas qui ne font pas l'objet de dispositions légales spéciales, notamment à l'action en responsabilité à raison d'un accident causé par un quasi-délit. D'une manière générale, toutes les fois qu'une action en responsabilité se fonde uniquement sur une faute quasi délictuelle, la prescription est de trente ans, à compter du jour (mais ce jour non compris) où a été perpétré le fait dommageable constituant le quasi-délit.

**136.** Si la responsabilité trouve sa base dans une infraction à la loi pénale (crime, délit ou simple contravention), la prescription de l'action civile suit le sort de l'action publique, suivant les distinctions établies par les articles ci-après rappelés du Code d'instruction criminelle.

« L'action publique et l'action civile résultant d'un crime de nature à entraîner la peine de mort ou des peines afflictives perpétuelles, ou de tout autre crime emportant peine afflictive ou infamante, se prescriront après dix années révolues, à compter du jour où le crime aura été commis, si, dans cet intervalle, il n'a été fait aucun acte d'instruction ni de poursuite. S'il a été fait, dans cet intervalle, des actes d'instruction ou de poursuite non suivis de jugement, l'action publique et l'action civile ne se prescriront qu'après dix années révolues, à compter du dernier acte, à l'égard même des personnes qui ne seraient pas impliquées dans cet acte d'instruction ou de poursuite » (C. instr. crim., art. 637).

« Dans les deux cas exprimés en l'article précédent, et suivant les distinctions d'époques qui y sont établies, la durée de la prescription sera réduite à trois années révolues s'il s'agit d'un délit de nature à être puni correctionnellement » (art. 638).

« L'action publique et l'action civile, pour une contravention de police, seront prescrites après une année révolue, à compter du jour où elle aura été commise, même lorsqu'il y aura eu procès-verbal, saisie, instruction ou poursuite, si dans cet intervalle il n'est point intervenu de condamnation; s'il y a eu un jugement définitif de première instance, de nature à être attaqué par la voie de l'appel, l'action publique et l'action civile se prescriront après une année révolue, à compter de la notification de l'appel qui en aura été interjeté » (art. 640).

137. La prescription profite aussi bien à l'auteur du fait délictueux qu'aux personnes civilement responsables. Elle peut être invoquée non seulement quand le délit a été dûment constaté, mais encore quand le fait sur lequel se fonde l'action constituerait un délit s'il était établi : il suffit que le délai de prescription soit écoulé sans qu'aucune poursuite ait été exercée, pour que l'action publique et l'action civile se trouvent éteintes l'une et l'autre (1).

138. Il ne faudrait pas toutefois attribuer au principe ci-dessus une rigueur trop absolue, ni surtout une portée qu'il n'a pas : l'action publique et l'action civile, la culpabilité pénale et la responsabilité civile, peuvent rester distinctes alors même qu'elles ont une commune origine, car tel élément (l'intention frauduleuse, par exemple) a pu manquer à la première, qui n'était pas nécessaire à l'existence de la seconde.

Au reste, le fait générateur de la responsabilité civile a pu avoir toutes les apparences d'un délit pénal sans qu'on puisse affirmer, s'il n'a pas été poursuivi, qu'il en était véritablement un. La qualification définitive de ce fait ne peut être donnée que par un jugement. En conséquence, si aucune poursuite n'a été exercée, le juge saisi d'une demande en dommages-intérêts ne peut rejeter cette demande sous prétexte que l'action publique est prescrite, sans établir au préalable que la cause de responsabilité invoquée constituerait un délit passible de sanctions pénales.

D'autre part, il ne faut pas oublier que « les prescriptions établies par les lois criminelles ne s'appliquent aux actions civiles qu'autant que ces actions ont pour base *unique et exclusive* un crime, un délit ou une contravention ; il en est autrement lorsqu'il s'agit d'une action qui, en dehors des faits délictueux imputables au défendeur, puise son principe dans un contrat ou dans une disposition du droit civil » (2) : en pareil cas, il pourrait y avoir lieu d'appliquer à chacun des faits invoqués à l'appui de la demande, la prescription qu'il comporte, et de restreindre le montant de la réparation aux conséquences de ceux de ces faits qui ne seraient pas encore prescrits.

139. Une observation analogue doit être faite au sujet de la portée qu'il convient d'attribuer à l'autorité de la chose jugée.

On sait que lorsque l'action civile et l'action publique sont pour-

---

(1) Cass. req. 10 janv. 1877 (Audy c. Marquis et Ch. de fer d'Orléans); civ., 23 juill. 1906 (Ch. de fer d'Orléans c. veuve Detviller).

(2) Cass. civ. 27 août 1867 (Ségaux c. Joffre).

suivies en même temps, mais devant des juridictions différentes, l'exercice de la première est suspendu jusqu'à ce qu'il ait été définitivement statué sur la seconde (V. n° 117).

L'autorité de la chose jugée au criminel s'impose ensuite au juge de l'action civile, et il en est de même toutes les fois que l'action publique est exercée en même temps que ladite action civile ou antérieurement à celle-ci.

Mais, de même que la condamnation pénale n'entraîne pas nécessairement le succès de la demande en dommages-intérêts, inversement l'acquiescement ou l'ordonnance de non-lieu ne constituent pas nécessairement des fins de non-recevoir à cette demande; le juge civil est uniquement tenu de respecter la décision du juge au criminel, dans la limite des termes que cette décision a employés et des faits qu'elle a envisagés; il peut trouver, en dehors de ces faits, les éléments d'une condamnation à des dommages-intérêts, basée sur un quasi-délit ou l'inexécution d'un contrat :

« Si les décisions de la justice criminelle ont l'autorité de la chose jugée devant la juridiction civile et à l'égard de tous, ce principe doit s'entendre seulement en ce sens qu'il n'est pas permis au juge civil de méconnaître ce qui a été décidé, d'une manière certaine et formelle, par la juridiction criminelle (1). »

**140.** Les prescriptions applicables aux actions nées d'un contrat de transport sont réglées de la manière suivante par l'article 108 du Code de commerce :

« Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

« Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 du Code de procédure civile (2), sont prescrites dans le délai de cinq ans.

« Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.

« Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois.

(1) Cass. req. 13 juill. 1874 (Ch. de fer du Midi et Barthélemy c. Larmet).

(2) Article relatif aux demandes en révision des comptes rendus en justice.

Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

« Dans le cas de transports faits pour le compte de l'État, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif. »

141. Il n'est pas sans intérêt de rappeler que le texte actuel de l'article 108 du Code de commerce, tel qu'il vient d'être donné, résulte d'une loi du 11 avril 1888. Antérieurement à cette loi, ledit article était libellé ainsi qu'il suit :

« Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont prescrites après six mois pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, et après un an pour celles faites à l'étranger; le tout à compter, pour les cas de perte, du jour où le transport des marchandises aurait dû être effectué, et, pour les cas d'avarie, du jour où la remise des marchandises aura été faite; sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. »

Ce texte ne visait que les actions contre le commissionnaire et le voiturier, pour perte ou avarie de la marchandise; les autres, notamment l'action pour retard, l'action en répétition de l'indû et les diverses actions qui peuvent être dirigées contre l'expéditeur ou le destinataire restaient en dehors de son application et étaient, faute de dispositions spéciales de la loi, uniquement soumises à la prescription trentenaire dont il a été parlé n° 135. La loi de 1888 a généralisé la portée de l'article 108 en y comprenant toutes les actions auxquelles le contrat de transport peut donner lieu contre le voiturier, le commissionnaire, l'expéditeur et le destinataire : elle leur applique une prescription qui est d'un an ou de cinq ans, suivant les cas; en même temps, cette loi a porté de six mois à un an, la durée de la prescription applicable aux actions contre le commissionnaire et le voiturier, pour perte ou avarie.

142. Avant la loi de 1888, la jurisprudence refusait d'appliquer l'article 108 à la perte de la marchandise non encore mise en route et à l'inexécution totale du contrat. On peut citer à ce sujet un arrêt que rapporte encore Lamé Fleury (1), et d'après lequel ledit article n'est pas opposable à la demande formée contre un voiturier à raison de ce qu'il n'aurait pas expédié la marchandise qui lui avait été remise pour un destinataire : il ne s'agit, dit cet arrêt, « ni de perte

---

(1) *Code annoté des Chemins de fer*, 4<sup>e</sup> édition.



ni d'avarie, mais de non-envoi de marchandises », et le voiturier « a invoqué à tort » l'article 108 (1).

Étant donnée la généralité des termes auxquels s'est arrêté le législateur de 1888, cette jurisprudence ne saurait plus avoir cours, telle quelle, aujourd'hui : il suffit, en effet, qu'une action prenne uniquement sa base dans un contrat de transport, pour qu'elle tombe au moins sous l'application du deuxième alinéa (prescription quinquennale) de l'article 108 du Code de commerce ; mais on peut conclure de l'arrêt cité ci-dessus, que le premier alinéa du même article est inapplicable au « non-envoi » des marchandises : en pareil cas, la prescription serait de cinq ans.

**143.** L'article 108 du Code de commerce doit, à cause du caractère exceptionnel des prescriptions qu'il édicte, être exclusivement appliqué aux cas qu'il a prévus : il ne pourra donc être invoqué que par le commissionnaire, le voiturier, l'expéditeur et le destinataire, dans la défense des actions dirigées contre eux et fondées sur un contrat de transport,

Il résulte même du troisième alinéa dudit article que le contrat doit avoir pour but un transport de marchandises, ce qui exclurait sinon les transports de bagages, tout au moins les transports de personnes, ceux-ci restant soumis, en principe, à la prescription de trente ans (2).

Mais il pourra être invoqué quelles que soient les qualités de la partie poursuivante : par exemple, dans les contestations entre commissionnaire et voiturier ou entre expéditeur et destinataire (3), pourvu que ces contestations s'élèvent au sujet de l'exécution d'un contrat de transport concernant des objets.

**144.** Suivant un arrêt de la Cour de cassation du 4 juillet 1816 (4), l'article 108 ne serait toutefois pas opposable aux non commerçants. Troplong, adoptant cette manière de voir, s'appuie surtout sur l'emploi qu'a fait cet article du mot « marchandise », indiquant par là qu'il entendait viser exclusivement les expéditions que se font les négociants entre eux (5).

(1) Cass. req. 4 août 1879 (Ch. de fer de l'Ouest c. Gaultier, de Sainte-Croix).

(2) Voir dans ce sens LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.* (*supra*, 21, p. 8, note), t. III, n° 718.

(3) *Sic* FÉRAUD-GIRAUD, *Code des transports de marchandises et de voyageurs*, 2<sup>e</sup> édit., t. II, nos 941 et 942.

(4) Req. (Lacombe c. Bessardon et autres).

(5) *Louage*, t. III, n° 928.

Cette opinion, qu'ont du reste combattue la plupart des auteurs, est aujourd'hui complètement abandonnée, conformément à la jurisprudence d'un arrêt plus récent, qui s'exprime ainsi :

« Les dispositions de l'article 108 sont générales, et il résulte non seulement de leur texte, mais encore de leur combinaison avec celles de l'article 1786 du Code civil, qu'elles s'appliquent indistinctement à tous les citoyens, qu'ils soient ou non commerçants. On ne saurait s'arrêter à l'objection tirée de l'expression *marchandises*, employée par l'article 108 pour désigner l'objet du contrat de transport, puisque les choses transportées, abstraction faite de la qualité de l'expéditeur et du destinataire, représentent réellement une marchandise relativement à l'industrie du transporteur... En refusant d'appliquer la prescription établie par l'article 108, sous le prétexte que le demandeur n'est pas commerçant, le jugement attaqué (Trib. com. Roanne, 2 juin 1887) a faussement interprété et par conséquent violé ledit article (1). »

Le litige au sujet duquel cet arrêt a été rendu concernait une expédition antérieure à la loi du 11 avril 1888, mais le principe consacré par la cour ne peut que recevoir confirmation de l'extension donnée par cette loi à la portée de l'article 108 du Code de commerce. On peut même considérer comme universellement admis aujourd'hui, que tout litige roulant sur un contrat de transport d'objets (bagages, marchandises, animaux, etc.) est régi, au point de vue de la prescription, par les dispositions de cet article, quelle que soit la qualité (de commerçant ou de non commerçant) des personnes qui ont été parties audit contrat.

145. Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 108 exclut de son application les « cas de fraude et d'infidélité ». Le paragraphe 2 du même article vise *toutes* les actions, autres que celles prévues par le paragraphe 1<sup>er</sup>, « auxquelles le contrat de transport peut donner lieu »; il ne contient, à cet égard, aucune restriction. On doit en conclure que les cas de fraude et d'infidélité sont compris dans ce deuxième paragraphe, et par conséquent couverts, le cas échéant, par la prescription quinquennale.

Bien que la prescription applicable à ces cas fût de trente ans, avant la loi de 1888, on ne verra rien d'excessif à ce qu'elle ait été ainsi réduite, si l'on se rappelle que la prescription applicable aux délits correctionnels (faits autrement graves que la fraude ou l'infidélité dans l'exécution d'un contrat) est de trois ans seulement (V. n° 136).

---

(1) Cass. civ. 27 mai 1889 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Fournier des Corats).

## SECTION IV

*Extinction de l'action par la livraison et le paiement sans protestation ni réserve.*

146. Article 105 du Code de commerce. — 147. Texte du même article avant la loi du 11 avril 1888 et modifications résultant de cette loi. — 148. L'article 105 du Code de commerce n'est pas applicable si le destinataire a fait, lors de la livraison, des réserves que le voiturier a acceptées. — 149. Le paiement peut précéder ou suivre la livraison; la dernière de ces deux opérations sert de point de départ au délai accordé pour protester. — 150. Si la livraison a eu lieu sans réserves, le destinataire sera ensuite tenu de prouver que l'avarie ou la perte partielle était antérieure. — 151. Formes et délai imposés à la protestation du destinataire. — 152. L'article 105 du Code de commerce est applicable à l'action pour avarie. — 153. A l'action pour perte partielle. — 154. A l'action motivée par la substitution d'un colis à un autre. — 155. L'article 105 du Code de commerce n'est pas applicable à l'action motivée par un retard. — 156. Ni à l'action motivée par une avarie due à un retard. — 157. Ni si la livraison n'a eu lieu que grâce à des manœuvres dolosives du voiturier. — 158. Il s'applique en cas de fraude ou d'infidélité dans l'exécution du contrat, mais non aux délits et quasi-délits. — 159. Son application s'étend à tous transports d'objets, sans égard à la qualité de commerçant ou de non commerçant des parties en cause. — 160. S'il n'est pas applicable, en principe, aux contestations entre l'expéditeur et le destinataire, l'inobservation, par celui-ci, des formalités prescrites, peut cependant engager sa responsabilité.

146. La prescription n'est pas la seule cause d'extinction de l'action en responsabilité à laquelle peut donner lieu le contrat de transport : l'article 105 du Code de commerce institue, pour certains cas, des formalités dont la seule inexécution peut entraîner la forclusion de l'ayant droit.

Cet article, qui a été remanié par la loi du 11 avril 1888, en même temps que l'article 108, est actuellement ainsi conçu :

« La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.

« Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux. »

147. Son texte, avant la loi de 1888, était le suivant :

« La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier. »

Le remaniement de ce texte a donc eu pour effet d'accorder au destinataire un délai de trois jours pour produire sa réclamation, et de restreindre aux seules actions pour avarie ou perte partielle la forclusion résultant de la réception des objets et du paiement du prix de la voiture.

Tandis qu'avant la réforme de 1888, la réception et le paiement éteignaient *ipso facto* « toute action contre le voiturier », quatre conditions sont aujourd'hui nécessaires pour que celui-ci puisse valablement opposer aux réclamations une fin de non-recevoir basée sur l'article 105 du Code de commerce :

- 1° La « réception des objets transportés »;
- 2° Le « paiement du prix de la voiture »;
- 3° Le défaut de protestation du destinataire dans le délai fixé;
- 4° Il faut enfin que la réclamation porte sur une avarie ou une perte partielle.

148. La *réception des objets transportés*, c'est la livraison acceptée sans protestation par le véritable destinataire. La Cour de cassation admet à ce sujet que « les prescriptions impératives de l'article 105 du Code de commerce peuvent, par exception, cesser d'être applicables, sous la double condition que le destinataire ait fait des réserves au moment de la livraison et que lesdites réserves aient été acceptées par le transporteur »; elle exige seulement que l'acceptation du transporteur, qui peut, du reste, être « expresse ou implicite », soit « nettement constatée par les juges du fond » (1).

Ce principe si net n'est pas sans soulever, dans la pratique, de réelles difficultés.

149. La deuxième condition nécessaire pour l'application de l'article 105 du Code de commerce est le *paiement du prix de la voiture*.

La réception des objets et le paiement du prix peuvent avoir lieu simultanément ou séparément; même en des lieux différents, comme il arrive lorsque le port a été payé au départ. Il n'importe; cette question, controversée autrefois, a perdu tout intérêt depuis la loi de 1888 : « le texte de l'article 105 du Code de commerce est absolu et la fin de non-recevoir qu'il édicte s'applique aussi bien aux expéditions en port payé qu'aux expéditions en port dû » (2).

(1) Cass. civ. 22 juill. 1902 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Planche-Perdrix); même sens : Cass. civ. 7 juin 1905 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Beaufile). 10 juill. 1905 (Ch. de fer du Midi c. Imbert), 29 janv. 1906 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Carrière), 26 déc. 1906 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Péricaud), 19 juin 1911 (Ch. de fer de l'Etat c. Ferré et Morin); Req. 7 mai 1906 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Perrin et Gros).

(2) Cass. civ. 5 nov. 1906 (Tramways de Pontcharra c. Matteroz).

L'objet transporté étant le gage du prix du transport (V. n° 44), le paiement précédera généralement la livraison, car le voiturier ne voudra pas se dessaisir de son gage avant d'être payé; mais, dans tous les cas, c'est évidemment la dernière des deux opérations de paiement et de livraison, qui servira de point de départ au délai accordé au destinataire pour produire sa protestation.

150. Il y a lieu de remarquer ici que, bien que le destinataire, après la réception et le paiement, n'ait pas *ipso facto* perdu ses droits, puisqu'un certain délai lui est accordé pendant lequel sa protestation sera valable, sa situation n'en est pas moins notablement changée, car il sera tenu, le cas échéant, d'établir que les faits dont il se plaint ont été antérieurs à la livraison (V. n° 89).

Il a donc le plus grand intérêt à vérifier sa marchandise et à en constater l'état, contradictoirement avec le voiturier, au moment même de la livraison, afin que l'existence et l'étendue de l'avarie ou de la perte à ce moment, ne puissent être ultérieurement contestées.

151. Pour éviter la forclusion prévue par l'article 105, le destinataire doit, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent la réception et le paiement, notifier au voiturier, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.

Au sujet de ces prescriptions, qui, suivant une jurisprudence constante, « doivent être rigoureusement observées » (1), il convient de faire les remarques suivantes :

1° La protestation doit émaner du *destinataire*, non d'une autre personne. Venant de l'expéditeur, elle serait inopérante à ce point de vue.

2° Cette protestation doit être *motivée*. Il ne suffirait pas de la formuler en termes généraux et imprécis sans indiquer le motif sur lequel elle se fonde. Il n'est point nécessaire cependant, puisque l'article 105 ne le prescrit pas, de présenter immédiatement une réclamation ferme, une demande en dommages-intérêts énonçant un chiffre et faisant connaître à qui la réparation devra être payée : cela se discutera plus tard, s'il y a lieu. La protestation prescrite n'est pas le premier acte de poursuite d'un procès *inévitabile* : elle a simplement pour but de réserver les droits de l'expéditeur et du destinataire en prévenant le voiturier de l'ouverture *possible* d'un litige. C'est l'équivalent des réserves que le destinataire pouvait prendre lors de la livraison et qu'il est autorisé à ne formuler qu'après, dans la limite

---

(1) Cass. civ. 26 déc. 1906, déjà cité sous n° 148.

de temps fixée par l'article 105 : de même que des réserves vagues et non motivées, faites au moment de la livraison, ne pourraient que rester sans effet, de même une protestation faite après la livraison, alors que la vérification des colis n'a pas été contradictoire, ne saurait être efficace si elle n'était pas précise et motivée.

3° Le calcul du délai accordé au destinataire pour l'accomplissement de ces formalités ne paraît devoir soulever aucune difficulté : son étendue embrasse, d'après l'article 105, les « trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui » de la réception ou du paiement, c'est-à-dire trois jours ouvrables après celui qui sert de point de départ à ce délai. Si la livraison est acceptée, par exemple, le lundi 20 décembre 1915, le délai pour protester comprendra les trois journées du 21, du 22 et du 23 : mardi, mercredi et jeudi; la livraison est-elle effectuée le mercredi 22, ce même délai comprendra le jeudi 23, le vendredi 24 et le lundi 27, car le 25, Noël, et le 26, dimanche, ne doivent pas entrer en ligne de compte.

4° Le destinataire, pour éviter la forclusion prévue par l'article 105, doit, *dans* le délai prescrit, avoir « notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée », sa protestation. L'acte extrajudiciaire, si c'est ce mode de notification qu'il choisit, devra donc être signifié au plus tard dans la dernière journée du délai : le 23 décembre 1915 pour l'expédition livrée le 20; le 27 pour l'expédition livrée le 22. Comme, d'autre part, les significations ne peuvent, en principe, être faites après 6 heures du soir, du 1<sup>er</sup> octobre jusqu'au 31 mars, ou après 9 heures, du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre (1), il s'ensuit que le délai accordé au destinataire, quoique prenant fin théoriquement le troisième jour ouvrable après la livraison, à l'heure de minuit, se trouve ramené à 6 heures ou à 9 heures du soir de la même journée, car si l'on reportait la notification au lendemain, elle ne serait faite qu'après l'expiration du délai. Pour ce qui est de la lettre recommandée, il faudrait décider, semble-t-il, qu'elle doit, avant l'expiration du même délai, avoir été effectivement remise au voiturier : on ne peut dire, en effet, que la protestation a été notifiée par lettre recommandée tant que celle-ci n'est pas parvenue; mais, ainsi que le constatent MM. Lyon-Caen et Renault (2), les débats parlementaires auxquels la loi de 1888 a donné lieu indiquent, de la part du législateur, une intention contraire : on doit donc admettre que c'est la date de l'envoi de la lettre qu'il faut prendre en considération, et que, s'il est établi, par le récépissé de la poste, que

(1) C. proc. civ., art. 1037.

(2) *Op. cit.* (*supra*, 21, p. 8, note), t. III, n° 654.

cette lettre est partie dans les trois jours qui ont suivi le jour de la réception et du paiement, le destinataire a satisfait à son obligation à cet égard.

5° On rappellera enfin qu'à l'exception des *réserves acceptées*, dont il a été parlé n° 148, la jurisprudence de la Cour de cassation n'admet, comme valable, aucun mode de protestation autre que l'acte extrajudiciaire ou la lettre recommandée, qui sont explicitement prévus par la loi (1).

**152.** La fin de non-recevoir prévue par l'article 105 du Code de commerce peut être opposée à toute réclamation motivée par une *avarie* : extérieure ou intérieure; qu'elle puisse être découverte à la seule inspection de l'état extérieur du colis, ou qu'il soit nécessaire de procéder à un déballage complet pour s'en apercevoir.

Ce principe, que la jurisprudence admettait, même avant la loi de 1888, en se fondant sur ce que le destinataire a toujours le droit de ne prendre livraison qu'après avoir vérifié le contenu des colis (V. n° 38), est *a fortiori* applicable aujourd'hui, puisque le destinataire bénéficie d'un délai de trois jours pour procéder chez lui à cette vérification et formuler ensuite sa protestation.

Il est, du reste, consacré par de nombreuses décisions judiciaires et, notamment, l'arrêt du 5 novembre 1906 déjà cité n° 149 s'exprime ainsi à ce sujet :

« Le texte de l'article 105 du Code de commerce est absolu et la fin de non-recevoir qu'il édicte, s'applique... sans distinction entre les avaries extérieures ou apparentes et les avaries intérieures ou occultes; elle ne cesse d'être applicable que s'il y a eu, au moment de la prise de livraison, impossibilité de vérifier la marchandise, soit par le fait du voiturier, soit par suite de force majeure. »

**153.** La fin de non-recevoir est encore applicable, d'après le texte de l'article 105, à la *perte partielle*, c'est-à-dire à ce que, dans le langage du commerce, on appelle un *manquant*. Elle n'est pas et ne peut pas être applicable à la perte totale des objets transportés, parce que, dans ce cas, il ne saurait y avoir livraison.

A ce sujet, on a pu se demander si la perte d'un ou de plusieurs colis, sur une même expédition, ne devait pas être considérée comme une perte totale; certains tribunaux avaient cru devoir admettre l'affirmative en considération de ce qu'il ne pouvait y avoir eu

(1) Cass. civ. 23 déc. 1891 (Ch. de fer d'Orléans c. Masson jeune) et nombreux arrêts postérieurs.

livraison du ou des colis perdus. Mais la Cour de cassation a formellement consacré le principe contraire :

« La perte d'un ou de plusieurs des colis qui composent une expédition unique doit être considérée comme une perte partielle au sens de l'article 105 du Code de commerce et non comme une perte totale (1). »

154. La Chambre des requêtes assimile même à la perte partielle la *substitution* d'un colis à un autre :

« Attendu que les raisons qui justifient la fin de non-recevoir en cas d'avarie ou de perte partielle sont également applicables au cas de substitution; qu'en effet, le destinataire se trouve dans les mêmes conditions, soit pour vérifier l'identité des marchandises, soit pour constater la perte partielle ou les avaries (2). »

155. Mais, cela résulte incontestablement des termes de l'article 105, la fin de non-recevoir n'est pas opposable à la réclamation basée sur un retard; la Cour de cassation a consacré cette règle par un arrêt qui s'exprime ainsi :

« Sur le premier moyen,

« Attendu que les actions exercées contre le transporteur en réparation du dommage, quel qu'il soit, ayant pour cause un retard de livraison, tombent sous l'application de l'article 108 nouveau du Code de commerce et ne sont pas soumises à la déchéance édictée par l'article 105 du même code;

« Attendu qu'il résulte du jugement et des qualités que Housset, destinataire, fondait sur un retard l'action dirigée par lui contre la compagnie de l'Est, et qu'il attribuait explicitement à ce retard la cause initiale du préjudice dont il demandait la réparation;

« Qu'en rejetant, dans ces circonstances, l'exception tirée de l'article 105 du Code de commerce, le tribunal de commerce de Provins n'a violé, ni cet article, ni aucun des autres textes visés à l'appui du premier moyen;

« Rejette le premier moyen (3). »

156. Il y avait même ceci de remarquable, en cette espèce, qu'il s'agissait d'une marchandise (des pots de confiture) que le destinataire prétendait avoir été détériorée par le retard : on était donc en présence d'un cas d'avarie due à un retard. Or, bien que le jugement attaqué, qui donnait gain de cause au destinataire contre le voiturier, ait pu être cassé pour des motifs pris d'un second moyen, la cour n'en

---

(1) Cass. civ. 7 juin 1904 (Ch. de fer d'Orléans c. Lebègue et C<sup>ie</sup> et autres). Voir aussi Cass. civ. 15 janv. 1906 (Ch. de fer P.-L.-M. contre Jacquemin et Syveton).

(2) Cass. req. 16 avril 1904 (Vidal c. Ch. de fer du Midi).

(3) Cass. civ. 5 mai 1903 (Ch. de fer de l'Est c. Housset).



a pas moins admis, en termes non ambigus, que le retard, quelles qu'en aient été les conséquences, ne tombe pas sous l'application de l'article 105, et que, par suite, l'avarie causée par le retard ne peut pas être couverte par la fin de non-recevoir prévue audit article.

Cela peut paraître, à première vue, en contradiction avec les intentions du législateur de 1888, qui a exclu le retard de l'application de l'article 105 pour le principal motif qu'il « ne peut être reconnu et constaté que par des calculs dont la vérification est presque toujours difficile au moment de la réception et du paiement » (1). S'agissant d'une avarie, le destinataire a pu s'en apercevoir, lors de la livraison, aussi bien si elle a été due à un retard que si elle est résultée de toute autre cause : il ne paraît donc y avoir aucune raison de protéger plus particulièrement l'avarie due à l'inobservation du délai.

Il en est une pourtant, et péremptoire : c'est que cette avarie ne pourrait être imputée au voiturier s'il n'y avait pas retard ; elle ne provient pas directement de son fait, mais seulement de la durée trop longue pendant laquelle la marchandise est restée en route ; c'est une détérioration spontanée qui, si la livraison avait eu lieu dans les délais prescrits, résulterait du vice propre. Le destinataire ne peut donc formuler une réclamation utile et motivée qu'après s'être rendu compte de l'existence du retard, et il faut lui accorder, en ce qui concerne l'avarie en résultant, les mêmes facilités que pour tout autre dommage dû à la même cause.

157. Sous le régime antérieur à 1888, la jurisprudence n'hésitait pas à écarter l'application de l'article 105 du Code de commerce, lorsque le destinataire avait été empêché par la force majeure de remplir les formalités qui devaient sauvegarder ses droits, ou s'il avait été abusivement amené, par le fait du voiturier, à négliger quelque-une de ces formalités : par exemple, s'il n'avait accepté la livraison que grâce aux manœuvres dolosives dudit voiturier ou de ses agents (2).

Il doit en être de même encore aujourd'hui, parce que le délai de trois jours accordé au destinataire, par la loi de 1888, pour formuler sa protestation, n'a rien changé à sa situation à cet égard. Pour ce qui est de la force majeure, l'exonération qu'elle emporte ne souffre d'autres exceptions que celles qui ont été explicitement prévues dans la loi ; quant aux manœuvres dolosives, il est évident que si, par

---

(1) Exposé des motifs du projet de loi, cité par G. POULLE, *Commentaire théorique et pratique de la loi du 11 avril 1888*, n° 143.

(2) Cass. civ. 14 févr. 1876 (Ch. de fer de l'Ouest c. Caroff et C<sup>ie</sup>).

exemple, au moment de la livraison, les avaries ou manquants ont échappé à la vigilance du destinataire parce que le voiturier les lui a frauduleusement dissimulés, ils peuvent très bien lui échapper longtemps encore, alors qu'il n'a, d'autre part, aucun motif de procéder chez lui à une vérification nouvelle tant que rien ne lui fait supposer la mauvaise foi : c'est pourquoi l'on doit tenir pour inopérante, au point de vue de l'article 105 du Code de commerce, la livraison qui n'aurait été acceptée qu'à la faveur du dol.

La Cour de cassation décide enfin que l'article 105 est inapplicable lorsque, d'une manière quelconque, « la vérification des marchandises, au moment de la prise de livraison, a été rendue impossible par le *fait* du transporteur » (1).

158. La même solution ne saurait être admise lorsque la fraude, l'infidélité, le dol civil, la faute lourde, se sont produits dans l'exécution du contrat et ont entraîné, non l'inobservation des formalités prescrites par l'article 105, mais l'avarie ou la perte partielle elles-mêmes. L'article 105, en effet, ne distingue pas : il vise « toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle », et, sauf le cas d'avarie due au retard dont il a été parlé n° 156, la cause de l'avarie ou de la perte est sans influence sur la possibilité, pour le destinataire, de s'en apercevoir dès la livraison.

Aussi, bien que la jurisprudence ne se soit jamais formellement prononcée dans ce sens, et qu'elle ait plutôt manifesté des tendances contraires, on émettra l'avis que l'article 105 peut être invoqué par le voiturier, même en cas de fraude ou d'infidélité dans l'exécution du contrat de transport. Seules, les avaries et pertes partielles résultant de fautes délictuelles ou quasi délictuelles (V. n° 62) seraient exclues de l'application dudit article, parce qu'une disposition du Code de commerce ne peut avoir restreint l'exercice des actions basées exclusivement sur les articles 1382 et suivants du Code civil (2).

159. L'article 105 du Code de commerce doit être appliqué, comme l'article 108 du même code et pour des motifs analogues (V. n° 144), à tous les transports de choses, quelle que soit la qualité (de commerçant ou de non commerçant) de celui contre qui le voiturier l'invoque.

Cet article pourra même être opposé au voyageur, en cas de perte partielle ou d'avarie de ses bagages, car il « est général et s'applique, sans distinction, à tous les objets qui ont été remis à un voiturier

(1) Cass. civ. 21 juin 1911 (Ch. de fer d'Orléans c. Lassalle); voir aussi l'arrêt du 5 novembre 1906 cité n° 152.

(2) Conf. LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.* (*supra*, 21, p. 8, note), t. III, n° 671.

pour en effectuer le transport, sans distinguer entre les cas où le propriétaire de ces objets, après les avoir remis au transporteur, effectue ou non lui-même le voyage. Non seulement pareille distinction n'existe pas dans la loi, mais elle paraît inconciliable avec les dispositions de l'article 107 (1) du même code » (2).

160. Il reste, au sujet de l'article 105, une dernière remarque à faire : c'est que cet article, n'ayant parlé que de « l'action contre le voiturier », n'est évidemment pas applicable entre expéditeur et destinataire, notamment en ce qui concerne les actions que le second peut avoir à exercer contre le premier à raison des vices de la marchandise. Ce principe, sur lequel la doctrine et la jurisprudence (3) sont d'accord, résulte, sans contestation possible, de la simple lecture du texte; mais il n'en faut pas conclure que l'inobservation des formes prescrites par l'article 105 soit sans influence sur les relations entre l'expéditeur et le destinataire.

S'il s'agissait, par exemple, d'une avarie de route susceptible d'être imputée au voiturier, le destinataire qui, au moment de la livraison, aurait négligé de prendre les mesures nécessaires à la conservation de ses droits, ne pourrait diriger contre l'expéditeur une action éteinte, par sa faute, à l'égard du voiturier.

Il en serait ainsi alors même que la marchandise aurait voyagé aux risques et périls de l'expéditeur : dans ce cas, le destinataire n'est, en ce qui concerne la livraison, qu'un mandataire dudit expéditeur, et il répond envers lui des fautes qu'il commet dans l'exécution de son mandat (C. civ., art. 1992).

---

(1) C. com. art. 107 : « Les dispositions contenues dans le présent titre sont communes aux maîtres de bateaux, entrepreneurs de *diligences* et *voitures publiques*. »

(2) Cass. req. 25 mai 1891 (Bahmin-el-Bèze, c. Ch. de fer de l'Est-Algérien).

(3) Cass. req. 7 nov. 1845 (Rommel c. Révillion).



## DEUXIEME PARTIE

# RÈGLES GÉNÉRALES APPLICABLES AUX TRANSPORTS PAR VOIE FERRÉE

### CHAPITRE PREMIER

#### PRINCIPES FONDAMENTAUX

##### SECTION PREMIÈRE

##### *Bases légales de la réglementation.*

161. Définition et classification des chemins de fer. — 162. Les administrations de chemins de fer sont des voituriers de profession. — 163. Elles jouent parfois le rôle de commissionnaires. — 164. Les règles générales concernant les voituriers et le contrat de transport leur sont en principe applicables. — 165. Concurremment avec la législation spéciale des voies ferrées, et sous réserve des modifications résultant de cette législation. — 166. Division de la législation des chemins de fer en documents généraux et documents spéciaux. — 167. La loi du 11 juin 1842 a délégué au Gouvernement le soin de réglementer l'exploitation des voies ferrées. — 168. Pareille délégation se retrouve dans l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. — 169. L'ordonnance du 15 novembre 1846 prévoit, dans le même but, de simples décisions ministérielles. — 170. Les circulaires ministérielles ont, dans certains cas, la valeur de véritables décisions. — 171. Caractère contractuel et domaine d'application des cahiers des charges. — 172. Les cahiers des charges prévoient, comme les lois de 1842 et de 1845, des règlements d'administration publique. — 173. Les documents réglementaires doivent, pour être valables, observer les formes et ne pas excéder les limites qui leur sont imposées. — 174. Ils ne peuvent faire échec aux documents d'une autorité légale supérieure.

161. On appelle voie ferrée une sorte de route munie de bandes dures dites rails, généralement en fer ou en acier, destinées à faciliter le roulement des véhicules.

On réserve ordinairement le nom de *chemins de fer* aux voies ferrées établies sur une plate-forme qui leur est exclusivement affectée, et l'on donne le nom de *tramways* aux voies ferrées qui empruntent, sur tout ou partie de leur parcours, le sol des routes ordinaires. Toutefois,

l'expression « chemin de fer » est prise souvent dans un sens général et s'entend de toute voie ferrée, même établie sur les voies publiques.

Au point de vue de leur utilisation les chemins de fer se divisent en deux catégories :

1<sup>o</sup> Chemins de fer *publics*, dont l'usage est accordé au public moyennant certaines redevances ou conditions;

2<sup>o</sup> Chemins de fer *privés*, dits aussi, suivant les cas, chemins de fer *industriels*, *miniers*, etc., ou encore *embranchements particuliers*, tous uniquement destinés à l'usage des industries au profit desquelles ils ont été établis.

D'après certaines considérations parmi lesquelles l'une des plus importantes est l'étendue des relations à desservir, les chemins de fer publics sont classés en chemins de fer d'*intérêt général* et chemins de fer d'*intérêt local*, par l'autorité chargée de permettre leur installation et d'en régler les conditions. Ce classement a pour effet de rendre applicable à chacune de ces deux catégories un régime réglementaire distinct.

On doit encore considérer dans les chemins de fer et tramways la distance qui sépare les rails : elle est d'une importance capitale, au point de vue des relations entre les diverses exploitations, en ce qu'elle permet ou rend impossible le passage des véhicules d'un réseau sur un autre. On appelle *voie normale* celle dont la largeur intérieure, de rail à rail, est de 1<sup>m</sup> 44 à 1<sup>m</sup> 45; toutes les lignes dont la voie est d'une largeur inférieure à 1<sup>m</sup> 44 sont dites à *voie étroite*.

Enfin, d'après le mode de traction et de progression des véhicules, les chemins de fer et tramways peuvent être à traction animale, à vapeur, électriques (à accumulateurs, à plots, à trolley aérien ou souterrain, etc.), à air comprimé, à crémaillère, funiculaires, pneumatiques, etc., etc.

**162.** Quel que soit le régime légal ou technique d'une voie ferrée, elle est toujours destinée à servir au transport des personnes, des choses, ou des unes et des autres à la fois, et si son usage n'est pas exclusivement réservé au propriétaire ou concessionnaire de la ligne, celui-ci devient, à l'égard des personnes qu'il transporte et des marchandises ou effets dont il se charge, un véritable *voiturier*, au sens que le Code civil et le Code de commerce attachent à ce mot.

Tel est le cas des compagnies de chemins de fer, auxquelles des lignes sont concédées en vue d'y exercer l'industrie des transports. Il en est de même de l'administration des chemins de fer de l'État, qui, en vertu de l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, doit être complètement assimilée, dans ses rapports avec les

particuliers, à un concessionnaire (1). On peut donc dire que les administrations de chemins de fer affectés à l'usage du public sont, au point de vue juridique, des voituriers de profession.

**163.** Ces diverses administrations (compagnies concessionnaires et administration des chemins de fer de l'État) jouent, les unes par rapport aux autres, le rôle d'un commissionnaire, lorsqu'un transport doit emprunter les rails de plusieurs réseaux : chacune d'elles, sauf la dernière, s'est chargée, en effet, en recevant une marchandise, soit de l'expéditeur, soit de l'administration qui l'a précédée dans l'opération du transport, de faire parvenir ladite marchandise au destinataire par l'intermédiaire des autres administrations; elle perçoit même, ainsi qu'on le verra plus loin, n° 349, certains droits de transmission qui ne sont autre chose, à son égard, que la rémunération du commissionnaire au point de jonction.

**164.** On a exposé, dans la première partie du présent ouvrage, les règles générales concernant la formation et la preuve du contrat de transport, la responsabilité qui en découle, la procédure à suivre en cas de contestation, la prescription et la forclusion qui peuvent éteindre le droit d'action : toutes ces règles doivent être en principe appliquées sur les chemins de fer et les tramways, puisque les exploitants sont « voituriers » quand ils opèrent des transports par leurs propres moyens, et « commissionnaires » quand ils se passent des uns aux autres les objets à transporter.

**165.** Ces mêmes administrations doivent être comprises parmi les « entrepreneurs et directeurs de voitures et roulage publics » dont parlent les articles 1785 et 1786 du Code civil; à ce titre, les lois et règlements sur la police du roulage pourront leur être appliqués (2). Toutefois, celles des dispositions de ces lois et règlements qui sont susceptibles de recevoir application sur les voies ferrées sont en petit nombre, et se retrouvent d'ailleurs plus ou moins formellement exprimées dans les lois, règlements, arrêtés, décisions, etc., concernant exclusivement les routes de cette sorte.

Ces derniers documents constituent la *léislation spéciale* des chemins de fer. Ils sont, pour ces entreprises de transports, les « règlements particuliers » prévus par l'article 1786, précité, du Code civil (n° 49), règlements qui, s'appliquant aux « entrepreneurs de voitures

(1) V. n° 528 et LAMÉ FLEURY, *op. cit.* (*supra*, 142, p. 70, note), p. 33 et suiv.

(2) Décr. 30 floréal an XIII, 28 août 1808, 13 août 1810; Ordonn. 4 févr. 1820, 27 sept. 1827; L. 25 mars 1817, art. 112 et suiv.; etc.

publiques » par voie ferrée, devront faire « la loi entre eux et les autres citoyens ».

166. Pour bien comprendre cette législation, et ne pas commettre d'erreur d'attribution, il importe de diviser les documents qui la composent en deux catégories :

*Documents généraux*, s'appliquant à toutes les voies ferrées ou du moins à toutes celles de même ordre (intérêt général, intérêt local ou tramways). Telles sont la loi du 11 juin 1842, la loi du 15 juillet 1845, l'ordonnance du 15 novembre 1846 modifiée par le décret du 1<sup>er</sup> mars 1901.

*Documents spéciaux* ou mieux *particuliers*, ne concernant que telle ou telle exploitation déterminée. Tels sont les cahiers des charges annexes de chaque acte de concession, les conventions et décisions diverses prises en exécution desdits cahiers, enfin les tarifs.

167. La loi du 11 juin 1842 décide, en son article 1<sup>er</sup>, qu'« il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant : 1<sup>o</sup> de Paris : sur la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes; sur l'Angleterre, par un ou plusieurs points du littoral de la Manche, qui seront ultérieurement déterminés; sur la frontière d'Allemagne, par Nancy et Strasbourg; sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette; sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne; sur l'Océan, par Tours et Nantes; sur le centre de la France par Bourges; 2<sup>o</sup> de la Méditerranée sur le Rhin, par Lyon, Dijon et Mulhouse; de l'Océan sur la Méditerranée, par Bordeaux, Toulouse et Marseille ».

Les articles suivants réglementent le mode d'exécution de ces grandes lignes, qui, dit l'article 2, « pourront être concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée en vertu de lois spéciales et aux conditions qui seront alors déterminées ».

L'article 8 prévoit que « des ordonnances royales régleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec l'exécution des lois et règlements sur les douanes ».

Enfin l'article 9, de beaucoup le plus intéressant au point de vue de la présente étude, est ainsi conçu :

« Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances. »

168. La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est véritablement la loi organique de la construction et de l'exploitation des voies ferrées. Elle s'applique en principe à tous les chemins de fer, tant d'intérêt local que d'intérêt général, et même aux tramways, à



l'exception de certaines dispositions qui n'auraient aucune raison d'être sur des lignes empruntant le sol des voies publiques (1).

Cette loi, qui règle notamment les mesures relatives à la conservation des voies ferrées et à la sûreté de la circulation sur ces voies, prononce, en son article 21, les peines (2) dont sera passible « 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 ».

Corroborant ainsi et rendant tout à fait générale l'application éventuelle de la disposition déjà inscrite dans l'article 9 précité de la loi du 11 juin 1842, l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 prévoit en outre que les règlements d'administration publique pourront être complétés par des arrêtés préfectoraux.

**169.** *L'ordonnance royale du 15 novembre 1846* (modifiée par décret du 1<sup>er</sup> mars 1901) procède directement des lois du 11 juin 1842 et du 15 juillet 1845, dans lesquelles elle trouve sa base légale; elle est le principal, on pourrait même dire l'unique règlement d'administration publique qui ait été pris, en exécution de ces lois, « pour garantir la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances ». Gares et voie, matériel, composition et marche des trains, taxes de transport, police et surveillance, y sont successivement traités, et ce règlement constitue, par les précisions et développements qu'il a reçus, un véritable code de l'exploitation de voies ferrées.

L'ordonnance du 15 novembre 1846 s'applique aux chemins de fer d'intérêt général et aux chemins de fer d'intérêt local. Cela résulte notamment de son article 77 nouveau (3), aux termes duquel, « pour l'application aux chemins de fer d'intérêt local », les attributions conférées au ministre des travaux publics par les articles précédents doivent être exercées par le préfet. Mais, son article 78 stipule qu'elle « ne sera pas applicable aux tramways, qui resteront soumis aux règlements d'administration publique pris en exécution de la loi du 11 juin 1880 ».

Développant et corrigeant même, bien qu'il n'en eût pas légalement

(1) Voir art. 20 et art. 37 de la loi du 11 juin 1880, loi organique des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

(2) 16 à 3 000 francs d'amende; amende double en cas de récidive dans l'année et facultativement emprisonnement de trois jours à un mois.

(3) Le décret de 1901 ayant changé l'ordre numérique d'un certain nombre d'articles de l'ordonnance de 1846 et en ayant même ajouté de nouveaux (comme, précisément, l'article 77), il est souvent utile de préciser, par l'indication « ancien » ou « nouveau », s'il s'agit de la numérotation antérieure ou postérieure à la réforme de 1901. Voir l'*Étude comparative* que nous avons publiée à cette époque.

le droit (1), l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, dont un extrait a été cité n° 168, l'article 76 (ancien 79) de l'ordonnance de 1846 institue le mode de constatation et de répression des « contraventions au présent règlement, aux *décisions* rendues par le ministre des travaux publics et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les préfets pour l'exécution dudit règlement ».

C'est dans cet article que les documents spéciaux de la législation des chemins de fer trouvent le principe d'une répression pénale.

170. Il convient de noter que le terme « décision », employé par l'article 76 de l'ordonnance de 1846, est tout à fait général et peut s'appliquer même à de simples circulaires ou dépêches. Sans doute si ces circulaires et dépêches ont pour objet l'interprétation d'un règlement elles seront dépourvues de tout caractère obligatoire et ne commanderont pas la religion de l'autorité judiciaire; mais lorsqu'elles *décident*, dans la limite des pouvoirs conférés à la personne de qui elles émanent, on ne saurait leur refuser le caractère de « décisions », au sens prévu par l'article 76, puisque cet article n'astreint les décisions qu'il envisage à aucun formalisme particulier. Ce principe a été du reste reconnu par la Cour de cassation, dans l'arrêt du 23 juillet 1906 déjà cité n° 137, au sujet d'un accident occasionné par le défaut d'éclairage d'une fosse à piquer, dans une gare.

« L'éclairage des fosses à piquer le feu », dit cet arrêt, « est exigé par la circulaire du ministre des Travaux publics du 13 décembre 1856, laquelle dispose que, pour prévenir les dangers que présentent les fosses à piquer, il y a lieu de généraliser l'emploi d'une lanterne fixe placée sur le bord interne du petit côté des fosses; l'infraction à cette *disposition réglementaire* présentait (à raison de l'accident dont elle a été la cause) les caractères du délit prévu par l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845. »

171. Le *cahier des charges* d'une concession de chemins de fer est l'acte intervenu entre l'autorité concédante et le concessionnaire à l'effet de déterminer les conditions de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des lignes auxquelles il s'applique.

C'est essentiellement un contrat, mais un contrat qui, « n'étant que l'annexe de la loi de concession, en devient inséparable » (2) et ne peut plus dès lors être modifié que moyennant les formes nécessaires pour la loi de concession elle-même (3).

(1) LAMÉ FLEURY, *op. cit.* (*supra*, 142, p. 70, note) p. 7, note 1; voir, sur le même sujet, le premier attendu de l'arrêt cité n° 200.

(2) Cass. req. 5 févr. 1861 (Contet-Muiron c. Ch. de fer du Nord).

(3) Par loi de concession, il faut entendre ici l'acte législatif ou réglementaire qui rend la concession définitive. Les chemins de fer d'*intérêt général* sont, en prin-

Chaque concession devra, d'après ce qui vient d'être dit, être envisagée, dans ses rapports avec l'État et avec le public, suivant le cahier des charges qui lui est propre. Mais, pour éviter une diversité qui n'aurait pas manqué de présenter, au point de vue pratique, de multiples inconvénients, un modèle uniforme de cahier des charges a été adopté et rendu applicable, de 1857 à 1859, aux réseaux d'intérêt général du Nord, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi, des Ceintures, de l'Est et de l'Ouest. Ce modèle est appliqué, le cas échéant, aux concessions nouvelles de lignes d'intérêt général.

D'autre part, des décrets du 31 juillet 1898, du 13 février 1900, du 16 juillet 1907 et du 7 juillet 1910 ont arrêté les termes des cahiers des charges qui doivent régler les concessions des lignes d'intérêt local et des tramways. Le modèle diffère peu, dans sa partie commerciale, du type adopté pour les chemins de fer d'intérêt général, et, dans la suite du présent ouvrage, lorsqu'on invoquera le « cahier des charges » sans ajouter aucune indication spéciale, c'est du modèle adopté pour les chemins d'intérêt général qu'on voudra parler; mais le lecteur se souviendra que ce modèle n'est ni immuable, ni rigoureusement obligatoire pour toutes les lignes, et que, par conséquent, si l'on veut être exactement fixé sur le régime applicable à une ligne donnée, il est indispensable de se reporter aux documents et actes concernant spécialement cette ligne même.

**172.** On rappellera pour mémoire que l'article 33 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général prévoit, comme l'ont déjà fait l'article 9 de la loi du 11 juin 1842 (V. n° 167) et l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (V. n° 168), des règlements d'administration publique destinés à « assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent ».

Cette disposition n'a pas pour but d'étendre ou de restreindre les pouvoirs déjà conférés au Gouvernement par les lois précitées, mais elle prévient les difficultés qui pourraient s'élever entre l'État et les concessionnaires, au sujet des dépenses résultant de l'application des mesures prescrites.

Le texte de l'article 33 s'en explique de façon très nette :

« Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures pres-

---

cipe, concédés par une loi, et, exceptionnellement, par un décret en forme de règlement d'administration publique, lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer d'*embranchement de moins de 20 kilomètres* (L. 27 juill. 1870, art. 1<sup>er</sup>). Les chemins d'*intérêt local* et les *tramways* sont concédés, suivant les cas, par l'État, le département ou la commune (L. 11 juin 1880, art. 2 et 27). Une loi est toujours nécessaire lorsque les finances de l'État sont engagées par la concession (L. 27 juill. 1870 préc., art. 1<sup>er</sup>).

crites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie » (1).

L'article 33 du modèle de cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt local se montre plus explicite encore :

« Le concessionnaire supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation des chemins de fer. »

173. Lorsqu'il s'agit d'appliquer à une espèce déterminée quel qu'un des multiples documents réglementaires d'ordre secondaire, pris en exécution soit du cahier des charges, soit des décrets prévus par les lois de 1842, de 1845 ou autres analogues, il faut s'assurer non seulement, ainsi que cela a déjà été recommandé n° 171, que le document s'applique bien à l'espèce considérée, mais encore que l'autorité de laquelle il émane a statué dans la limite de ses attributions et suivant les formes prescrites, en vertu de la délégation légale qui lui a conféré ses pouvoirs.

C'est ainsi que le Conseil d'État a dû annuler, dans les circonstances qu'indique son arrêt, une décision ministérielle du 4 juin 1901 « entachée d'excès de pouvoir » : aux termes de l'article 15 (nouveau) de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (2), dit-il, « c'est seulement *après avoir entendu les observations de la compagnie concessionnaire* que le ministre des travaux publics peut lui prescrire les dispositions qu'il juge nécessaires au point de vue de la sécurité ou de l'hygiène publiques »; or cette formalité n'avait pas été remplie : « par la décision attaquée, le ministre ne s'est pas borné à inviter les compagnies requérantes à lui faire connaître les mesures qu'elles comptaient prendre pour améliorer l'hygiène des compartiments, des salles d'attente, quais, etc., mais il leur a prescrit de prendre dès maintenant un certain nombre de mesures déterminées; cette décision contenait, en réalité, une injonction, et se trouve, dès lors, entachée d'excès de pouvoir, comme ayant été prise sans que les compagnies aient été entendues » (3).

(1) Les titulaires de concessions de chemins de fer d'intérêt général ayant presque toujours été des « compagnies », le rédacteur du cahier des charges emploie souvent le terme « compagnie » pour celui de « concessionnaire », qu'aurait exigé le souci de pouvoir appliquer le modèle, sans modification aucune, à tout concessionnaire à venir.

(2) Voir l'*Étude comparative* déjà citée (*supra* 169, p. 87, note 3), p. 22 à 25.

(3) C. d'Ét. cont., 6 déc. 1907 (Ch. de fer de l'Est, du Midi, du Nord, d'Orléans et de l'Ouest c. ministre des travaux publics).

**174.** Pour qu'une disposition réglementaire puisse sortir à effet il faut en outre qu'elle ne porte aucune atteinte aux prescriptions ayant une autorité supérieure : un décret, si légal qu'il soit par ailleurs, ne pourra faire échec à une loi et sera par suite inapplicable en ce qu'il aurait de contraire à celle-ci; de même un arrêté ministériel serait inapplicable en ce qu'il aurait de contraire à une loi ou à un décret; et les conventions particulières elles-mêmes, malgré la liberté qui leur est ordinairement laissée, ne peuvent aller à l'encontre d'une disposition réglementaire.

Par application de ce principe, les tarifs des chemins de fer homologués par décision ministérielle, dont le caractère obligatoire et les formes légales seront précisés plus loin, ne peuvent recevoir aucune atteinte des conventions particulières, mais ne peuvent porter eux-mêmes aucune atteinte à l'application des lois et règlements en vigueur :

« Si les tarifs dûment homologués ont le caractère d'une loi, en ce sens qu'il ne peut y être dérogé par des conventions particulières, ils ne peuvent prévaloir contre des textes législatifs ou réglementaires » (1).

## SECTION II

### *Règles applicables même en dehors de tout contrat.*

#### § 1. — Obligations imposées aux administrations exploitantes.

**175.** Les administrations de chemins de fer n'ont aucune liberté et sont soumises à la surveillance constante du Gouvernement ou de ses préposés. — **176.** Leurs « règlements relatifs au service » doivent être approuvés par le ministre des travaux publics. — **177.** Recrutement, surveillance et uniforme des agents. — **178.** Construction et entretien de la voie et des gares. — **179.** Construction et entretien du matériel d'exploitation. — **180.** Composition et marche des trains. — **181.** Sanction civile et sanction pénale des règles exposées dans les numéros précédents. — **182.** Les administrations de chemins de fer doivent limiter strictement leurs opérations commerciales au but de leur exploitation. — **183.** Elles ne peuvent admettre aucune industrie dans cette exploitation sans une autorisation spéciale. — **184.** Elles doivent satisfaire à tous les transports qui leur sont demandés. — **185.** Fournir aux voyageurs, quel que soit leur nombre, des places dans tout train ordinaire régulier pour lequel ils se sont présentés en temps utile. — **186.** Dédoubler, à cet effet, les trains qui excéderaient le maximum de voitures autorisé. — **187.** Définition des trains ordinaires, des trains réguliers et de leurs antonymes (à composition restreinte, facultatifs, spéciaux). — **188.** Principe de l'égalité dans la perception des taxes et l'application des tarifs.

**175.** Une différence caractéristique entre l'administration d'un chemin de fer et un commissionnaire de roulage quelconque, c'est que,

(1) Cass. civ. 2 mai 1908 (Deglatigny et Larcher c. Ch. de fer du Nord).

tandis que les lois laissent ordinairement à celui-ci la plus complète latitude pour le choix et l'emploi de ses moyens (personnel, matériel, emplacement et aménagement des relais, heures de départ et d'arrivée des voitures, conditions diverses des transports), le chemin de fer ne jouit au contraire d'aucune liberté : on peut dire qu'il n'est pas un seul acte de la vie administrative ou commerciale d'une exploitation de voie ferrée qui ne soit soumis à la surveillance du Gouvernement et qui ne doive, pour être légal et pleinement valable, avoir été autorisé par lui.

Cette action et ce contrôle constants du Gouvernement s'expliquent tout naturellement lorsqu'il s'agit de chemins de fer exploités par l'État lui-même; ils ne sont pas moins justifiés, lorsqu'il s'agit d'exploitations confiées à des entreprises privées, par l'importance de services qui constituent un véritable monopole de fait, et qui intéressent à un si haut degré la sécurité publique et la prospérité économique du pays.

Sans faire ici une étude détaillée de l'autorité qu'exerce l'État sur les chemins de fer, on rappellera, indépendamment de ce qui sera dit nos 572 et suivants, de l'organisation du contrôle, celles des manifestations de cette autorité dont la connaissance peut être utile au lecteur.

**176.** D'une manière générale, conformément à l'article 56 du règlement de 1846-1901 (1), tous les « règlements relatifs au service » doivent être soumis « à l'approbation du ministre des travaux publics, qui prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires ».

Cette première et importante règle, que corrobore l'article 33 du cahier des charges, s'étend à toutes les branches de l'exploitation.

**177.** Le « personnel actif » des chemins de fer est placé par un décret du 27 mars 1852, sous la surveillance de « l'administration publique », qui a même le droit, « les compagnies entendues, de requérir la révocation d'un agent ».

Le recrutement se fait dans les conditions déterminées ou au moins approuvées par le ministre des travaux publics : les mécaniciens et chauffeurs, notamment, ne peuvent exercer leurs fonctions qu'après avoir subi un examen dont le programme fait l'objet d'un arrêté ministériel du 3 mai 1892.

Il en est de même de la durée du travail et de la répartition du service, qui sont aujourd'hui rigoureusement soumises aux prescriptions

---

(1) On désignera désormais sous ce nom l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, modifiée par décret du 1<sup>er</sup> mars 1901, dont il a été déjà parlé n° 169.

des arrêtés ministériels des 4 et 23 novembre 1899, 10 octobre 1901, 20 mai 1902, 9 mai 1906, etc.

D'autre part, les agents sont astreints au port d'un uniforme ou d'un signe distinctif (Règl<sup>t</sup> de 1846-1901, art. 69); seuls peuvent en être dispensés les chefs de certaines grandes gares (1).

**178.** Les voies, gares et ouvrages quelconques dépendant du chemin de fer sont établis en conformité des dispositions du cahier des charges applicable à la ligne; ils doivent être « constamment entretenus en bon état »; les mesures prises doivent être suffisantes « pour assurer le bon entretien du chemin de fer, la sûreté de la circulation et la sécurité publique » (Règl<sup>t</sup> de 1846-1901, art. 2).

**179.** Le matériel d'exploitation (locomotives, tenders, voitures et accessoires) fait l'objet de nombreuses dispositions réglementaires relatives à la construction, à la mise en service, à l'entretien, aux conditions de sécurité et de confort qu'il doit remplir, aux marques et inscriptions qu'il doit porter (Règl<sup>t</sup> de 1846-1901, art. 7 à 15, 23, 24, 60 et 74).

On résumera ces règles en disant que les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce ne doivent être construits qu'en vertu d'une autorisation du ministre et en conformité des modèles qu'il a approuvés (art. 7 et 8); une deuxième autorisation, délivrée par le service du contrôle, est nécessaire à la mise en service des locomotives (art. 10) et des voitures à voyageurs (art. 13); enfin « tout le matériel d'exploitation » doit être « constamment maintenu dans un bon état d'entretien » (art. 15).

**180.** La composition, le départ, la marche et l'arrivée des trains sont minutieusement réglés par les titres III et IV du même règlement de 1846-1901 (art. 16 à 43), complétés, pour le détail, par les ordres de service dûment approuvés (V. n° 176) des administrations exploitantes.

Certains de ces ordres de service, notamment les horaires de la marche des trains, doivent être « portés à la connaissance du public par des affiches placées dans les gares » (Règl<sup>t</sup> de 1846-1901, art. 43).

**181.** Il convient de remarquer que les infractions aux prescriptions dont il vient d'être parlé dans les deux numéros qui précèdent, sont susceptibles de recevoir les sanctions pénales prévues aux articles 24

(1) Circ. min., 28 févr. 1902; voir n° 558.

de la loi du 15 juillet 1845 (V. n° 168) et 76 du règlement de 1846-1901 (V. n° 169), et, *a fortiori*, les sanctions civiles applicables à tout délit ou quasi-délit en vertu des articles 1382 et suivants du Code civil (V. n° 62 et suiv.).

**182.** Au point de vue des actes de commerce auxquels les administrations de chemins de fer peuvent se livrer, une règle que ces administrations doivent rigoureusement observer est de se limiter strictement aux opérations en vue desquelles leur exploitation a été autorisée ou concédée (1).

C'est ainsi que leurs bureaux d'expéditions dits « bureaux de ville » (V. n° 1223 et suiv.) n'ont pu avoir d'existence légale que parce qu'ils constituent de véritables « succursales des bureaux établis à la gare » (2); de même, les hôtels terminus de certaines lignes ne sont légalement tolérables que parce qu'ils ont été créés « dans l'intérêt des voyageurs » et « approuvés par l'Administration supérieure » (3).

**183.** Non seulement il est interdit aux chemins de fer de se livrer eux-mêmes, dans leur exploitation, à des actes de commerce étrangers à l'objet de cette exploitation, mais encore, d'après l'article 66 du règlement de 1846-1901, « aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département ».

Les buffets, bibliothèques et même les distributeurs ou bascules automatiques doivent donc faire l'objet, chacun, d'une autorisation spéciale, et sont ainsi, du même coup, sous la surveillance de l'Administration supérieure.

**184.** Les exploitants de chemins de fer sont tenus, en principe, — et ce n'est pas la moindre de leurs obligations, — de satisfaire aux exigences du trafic qui leur est présenté.

« La compagnie (4) », dit l'article 50 du règlement de 1846-1901, « sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour

---

(1) Voir Cass. civ. 5 juill. 1865 (Ch. de fer de l'Est c. Lacombe, Lamarche et Schwartz).

(2) Cass. civ. 24 mai 1869 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Laurent).

(3) Cass. civ. 13 mars 1906 (Société du Grand-Hôtel et Société fermière de l'Hôtel continental c. Ch. de fer d'Orléans et Société des grands magasins du Louvre).

(4) A remarquer l'inexactitude des termes employés par l'auteur de l'ordonnance de 1846, qui dit constamment « la compagnie » pour « l'administration du chemin de fer » ou « les administrations de chemins de fer ». Cette inexactitude (sans grande



de faveur, les transports de marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés. »

« La compagnie », dit de même l'article 49 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, « sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés. »

« Le concessionnaire », répètent encore les articles 48 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local et 29 du cahier des charges des tramways, « sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés. »

Il ressort indubitablement de ces textes unanimes que les concessionnaires de chemins de fer, et aussi, par conséquent, l'administration des chemins de fer de l'État, puisque, dans ses rapports avec le public, elle est assimilée à un concessionnaire (V. n° 162), sont tenus d'accepter et d'exécuter dans les meilleures conditions tous les transports qui leur sont présentés.

C'est pourquoi M. C. Colson a pu écrire avec raison (1) que les chemins de fer français, « sont tenus d'effectuer dans les délais réglementaires tous les transports qui se présentent, sous quelque forme que ce soit, même quand une activité absolument anormale des affaires accroît considérablement les besoins de leur clientèle habituelle et renvoie sur leurs rails l'excédent des expéditions, faites habituellement par la batellerie, auxquelles celle-ci ne peut suffire ».

Ils n'échapperaient à cette obligation et à la responsabilité qui en découle, que si leurs moyens se trouvaient momentanément incapables d'assurer un trafic dont l'affluence constituerait, par son caractère imprévu, un cas de force majeure.

**185.** Spécialement, pour ce qui concerne les voyageurs, une administration de chemins de fer n'aurait pas satisfait à toutes ses obligations légales en se bornant à mettre en marche et à rendre à destination aux heures prévues, les trains annoncés par ses ordres de service;

---

importance au point de vue pratique, car personne ne se méprenait sur l'applicabilité de l'ordonnance de 1846 à toutes les voies ferrées) n'a pas été corrigée par le rédacteur du décret modificatif du 1<sup>er</sup> mars 1901; mais c'est là probablement un simple oubli : le règlement de 1846-1901 reste applicable aux chemins de fer de l'État aussi bien qu'aux chemins de fer concédés, et, pour ceux-ci, quelle que soit la personne du concessionnaire.

(1) Rapport au Comité consultatif (section permanente), n° 19 002, du 30 décembre 1908.

encore faut-il que ces trains soient capables de recevoir tous les voyageurs qui demandent à y prendre place.

« Le service du chemin de fer », disait le ministre des travaux publics dans son rapport au Roi à l'appui de l'ordonnance du 15 novembre 1846, « doit être organisé de telle sorte que, chaque jour, les personnes qui ont à le parcourir soient assurées de trouver, lorsqu'elles se présentent, les moyens de transport qui leur ont été promis..... Il est évident que les chemins de fer devenant en quelque sorte, pour les localités qu'ils traversent, une voie unique de communication, par la suppression presque immédiate de tout moyen de transport sur les anciennes voies parallèles, il est indispensable de poser la règle générale que tout convoi ordinaire doit contenir un nombre suffisant de voitures de toutes classes. Le public, prévenu des heures de départ, doit trouver, à ces mêmes heures, et à son désir, des moyens certains de transport. Cette obligation imposée aux compagnies ne peut être contestée; elle doit être la loi commune des chemins de fer. »

Ces passages du rapport visaient surtout l'article 17 de l'ordonnance, devenu l'article 16 lors de la refonte de 1901, aux termes duquel « tout train *ordinaire* de voyageurs devra contenir un nombre *suffisant* de voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics ».

On retrouve la même règle, en termes presque identiques dans l'article 43 du cahier des charges :

« A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer. »

Le principe est donc certain. Il est, du reste, confirmé en termes très nets par l'arrêt dont il sera parlé ci-après.

**186.** Une difficulté pourrait naître, dans l'application, de ce que le nombre des voitures d'un train est nécessairement limité, pour des raisons de sécurité. L'article 17 du règlement de 1846-1901 a pris soin en effet de prévoir, de la manière suivante, la fixation de cette limite :

« Le maximum du nombre de véhicules pour chaque nature de trains transportant des voyageurs sera déterminé par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie. »

Faut-il en conclure qu'une fois le train composé du nombre maximum de voitures, et complet en toutes classes, le chemin de fer peut remettre au départ suivant prévu par l'horaire, les voyageurs qui se sont trouvés sans place? On pourrait être tenté de le croire à la

lecture d'un arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation qui s'exprime ainsi :

« De cette disposition (de l'ancien article 17, actuellement 16, de l'ordonnance de 1846) résulte une obligation générale imposée aux compagnies de chemins de fer, pour assurer aux voyageurs des moyens certains de transport dans les voitures de la classe de leur choix, à toutes les heures de départ, non seulement à la station de départ, mais aussi à chacune des stations que les convois doivent desservir; — en dehors de l'autorisation spéciale du ministre dont parle l'article 17 ci-dessus rappelé, *l'ordonnance n'admet d'autre exception à cette obligation que la fixation du maximum de voitures pouvant composer un convoi*; — on ne saurait dire, avec le demandeur en cassation, que l'expression *suffisante*, qui se lit dans l'article 17, doit être entendue en ce sens qu'il suffit, pour avoir accompli l'obligation de la loi, que l'administration du chemin de fer ait organisé le service de manière à répondre aux besoins présumés du parcours, sans qu'on puisse lui imputer à faute l'erreur involontaire qu'elle aurait pu commettre dans sa combinaison, puisque ce serait faire dépendre l'exécution de la loi du libre arbitre des compagnies; — dès l'instant où il est constaté que, sans qu'on puisse arguer d'une autorisation du ministre des travaux publics pour la composition des voitures constituant un train, ou de ce que *le train avait atteint son maximum de voitures*, ou encore d'un cas de force majeure, c'est-à-dire d'un événement ou d'un accident impossible à prévoir, des voyageurs n'ont pu trouver place dans un convoi et une voiture de la classe pour laquelle il leur avait été délivré un billet (V. n° 206), il y a contravention aux dispositions de l'article 17 (1). »

Mais cet arrêt n'a pas eu à examiner la question de la responsabilité civile, et il n'est rien moins que concluant à cet égard, alors surtout que cette responsabilité peut trouver son principe, en pareille matière, dans les seuls articles 43 et 49 du cahier des charges, sans faire appel au règlement de 1846-1901.

D'autre part, la contradiction n'est qu'apparente entre les articles 16 et 17 (actuels) de ce dernier règlement.

L'article 16 ne vise, comme, du reste, l'article 43 du cahier des charges, que les relations entre les voyageurs et le chemin de fer : le train offert aux voyageurs par l'horaire affiché; ce qu'on pourrait appeler le *train commercial*. Tous les voyageurs qui, sur la foi des affiches, se présentent à l'heure indiquée, doivent trouver place dans le train annoncé : tel est le principe.

L'article 17 ne se préoccupe au contraire que de la sécurité; il ne considère qu'au point de vue de sa composition technique le train dont il parle, train que, par opposition à l'expression « train commercial » employée ci-dessus, on appellera ici *train technique* : en d'autres

(1) Cass. crim. 22 avril 1854 (Audibert, dir. des Ch. de fer de P.-L.-M., c. M. pub.).

termes, l'ensemble des voitures que les règlements d'ordre technique permettent de remorquer en un seul groupe sur la ligne. Il est interdit, par cet article 17, de mettre en marche *en un seul groupe* un nombre de voitures supérieur au maximum prévu par les règlements d'ordre technique.

Or, si le train commercial, formé en un seul groupe, dépasse la composition maximum autorisée pour le train technique, rien ne s'oppose à ce qu'il soit dédoublé ou divisé en autant de trains techniques qu'il pourrait être nécessaire, pour satisfaire aux demandes des voyageurs. Ces trains, à l'exception de l'un d'eux, ne pourront avoir exactement le même horaire que le train unique primitivement prévu, mais, ils se suivront à une distance aussi réduite que le permettront les règlements sur la sécurité, et ils assureront tous, autant que possible, les correspondances annoncées par les affiches.

C'est à cette solution pratique, conforme à leurs intérêts autant qu'à la loi, que se sont arrêtées les administrations de chemins de fer. Dès qu'un train ordinaire est insuffisant en quelque classe, on commence, si c'est possible, par faire monter dans des compartiments d'une classe supérieure, les voyageurs qui n'ont pu trouver place dans les compartiments de la classe correspondant à celle de leur billet. Puis, si le nombre total des places se trouve insuffisant même en déclassant les voyageurs, on forme un train supplémentaire, qui précède ou suit le train normal au minimum d'intervalle requis par les règlements : deux, trois trains et même plus sont ainsi créés, s'il est nécessaire, jusqu'à ce que la capacité de trafic de la ligne soit atteinte, c'est-à-dire jusqu'au moment où les conditions techniques de l'exploitation et le service des trains prévus à l'horaire ne permettent plus la mise en circulation d'aucun train supplémentaire.

Lorsque la capacité maximum de la ligne est atteinte, on peut considérer qu'il y a impossibilité à l'égard des voyageurs qui resteraient encore ; mais, sauf dans ce cas, on posera fermement cette règle que tout voyageur qui se présente à l'heure convenable pour prendre un train *ordinaire régulier*, doit trouver place dans ce train ou tout au moins dans les trains supplémentaires nécessités par l'affluence.

187. L'article 16 du règlement de 1846-1901 et l'article 43 du cahier des charges n'ont pas précisé le sens des expressions qu'ils emploient : train ordinaire, train régulier ; mais ces expressions ont une signification suffisamment claire, dans la terminologie usuelle des chemins de fer, pour qu'aucun doute ne soit possible sur l'interprétation qu'il convient de leur donner.

On doit entendre par train *ordinaire*, tout train annoncé au public

sans qu'il soit fait au sujet de sa capacité aucune restriction. Le train ordinaire est l'opposé du train à *composition restreinte*, qui, en vertu d'une autorisation spéciale délivrée conformément à l'article 16 du règlement, ne comporte qu'un nombre de places limité.

Il ne faut pas confondre les trains ordinaires avec les trains omnibus, ceux-ci s'opposant aux trains rapides et express dont ils diffèrent, soit par les catégories de voyageurs qu'ils admettent, soit par la vitesse de leur marche et le plus ou moins grand nombre d'arrêts qu'ils ont en route. Au point de vue de leur capacité et de l'obligation où sont les administrations de les dédoubler s'il est nécessaire, les trains rapides et express doivent en général être considérés comme trains ordinaires.

Quant à la dénomination *train régulier*, elle répond à celles de *train facultatif* et de *train spécial*.

Les trains *réguliers* sont ceux que l'horaire prévoit de manière ferme, pour avoir lieu soit tous les jours, soit à telles ou telles dates (le dimanche, par exemple), quelles que doivent être, d'ailleurs, les circonstances qui se présenteront aux jours et heures fixés.

Les trains *facultatifs* sont également prévus par les horaires, mais pour n'avoir lieu aux jours et heures fixés que si les circonstances justifient leur mise en marche.

Les trains *spéciaux* ne sont décidés que peu de temps à l'avance, au moment où le besoin s'en fait sentir; ils ne figurent ni sur les horaires généraux soumis à l'approbation ministérielle, ni sur les affiches portant ces horaires à la connaissance du public : celui-ci n'a donc pas à compter sur eux, pas plus d'ailleurs que sur les trains facultatifs.

**188.** Une autre règle non moins importante et plus impérieuse encore que celles dont il a été parlé dans les numéros précédents, est la règle connue sous le nom de « principe de l'égalité ».

Elle résulte déjà des textes cités n° 184, qui tous interdisent les « tours de faveur », et on la retrouve en termes plus formels, pour ce qui concerne la perception des prix, dans les divers cahiers des charges. Le modèle pour les chemins de fer d'intérêt général, notamment, s'exprime ainsi en son article 48 :

« La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit. »

L'égalité de traitement la plus complète doit donc être maintenue entre les voyageurs, expéditeurs et destinataires, tant dans l'exécution matérielle des transports que dans la perception des taxes. Cette

prescription est une conséquence nécessaire du monopole de fait dont jouissent les chemins de fer, ainsi que le constatait, au sujet de l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, le rapport au Roi dont un extrait a déjà été cité n° 185.

«L'article 50», disait-il, «prescrit les mesures d'ordre nécessaires pour assurer aux expéditeurs l'égalité dans l'application des tarifs. Cette égalité est une des principales prescriptions des cahiers de charges. Les chemins de fer sont des voies de monopole; avec eux toute concurrence est généralement impossible, et dès lors l'égalité dans l'application des tarifs est la plus indispensable des obligations des compagnies qui les exploitent. Sans cette égalité, plus de sûreté pour le commerce et pour l'industrie, plus de certitude dans les transactions. L'administration publique doit donc veiller, autant qu'il est en elle, à la fidèle observation de la règle ci-dessus, et les mesures indiquées à l'article 50 garantissent, à cet égard, toute sécurité.»

On verra plus loin que le respect du principe de l'égalité est, en outre, largement assuré par le caractère rigoureusement obligatoire que la jurisprudence attribue aux tarifs, et par les formalités protectrices dont leur approbation est entourée.

## § 2. — Devoirs du public sur les chemins de fer.

189. Le public ne jouit pas sur les chemins de fer des mêmes libertés que sur le domaine d'un entrepreneur de roulage quelconque. — 190. L'accès du chemin de fer est interdit aux personnes, aux voitures et aux animaux étrangers au service. — 191. Règles à observer dans les cours des gares. — 192. Accès des trains de voyageurs. — 193. Prescriptions relatives aux voyageurs. — 194. Mesures concernant les matières dangereuses et les matières infectes. — 195. Obligation d'une déclaration pour tout objet dangereux apporté au chemin de fer. — 196. L'expéditeur est responsable des conséquences du danger qu'il n'a pas déclaré.

189. De même que les administrations de chemins de fer ne jouissent d'aucune liberté dans leurs relations avec le public (V. n° 175), de même les voyageurs, expéditeurs, destinataires ou autres personnes ayant affaire au chemin de fer, sont loin de pouvoir user vis-à-vis de ces administrations, de la liberté dont ils useraient à l'égard d'un entrepreneur de roulage quelconque.

On dira plus loin (n° 611 et suiv.) ce qu'il en est des tarifs en tant que loi des parties et types de contrats; mais, même en dehors de tout lien de droit résultant d'une convention, il existe, dans la réglementation des chemins de fer, une foule de prescriptions et de prohibitions diverses ayant force de loi, et que chacun est tenu de respecter, faute de quoi il s'exposerait à se voir condamner aux sanctions pénales

qu'elles comportent (V. nos 168 et 169) et aux réparations civiles que leur inobservation pourrait justifier.

**190.** En premier lieu et malgré que les chemins de fer fassent partie de la grande voirie (L. 15 juill. 1845, art. 1<sup>er</sup>), il est défendu, par l'article 57 du règlement de 1846-1901 :

— De pénétrer « sans y être autorisé régulièrement » (1); dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner;

— D'y introduire et de laisser s'y introduire des « chevaux, bestiaux ou animaux »;

— D'y faire circuler ou stationner des « véhicules étrangers au service ».

**191.** L'accès des cours même n'est pas aussi libre qu'on pourrait le croire : outre qu'elles ne sont pas ouvertes en permanence, on est tenu de se conformer aux arrêtés préfectoraux réglant les mesures d'ordre et de police à y observer.

D'après ces arrêtés (pour lesquels, à l'exception des gares de Paris, il existe un modèle uniforme) les cours des gares et stations de voyageurs sont librement ouvertes au public une demi-heure avant le premier train et fermées après le dernier, mais des lieux de stationnement sont affectés aux différentes catégories de voitures et celles-ci ne doivent pas se placer ailleurs. Quant aux cours des gares de marchandises, qui s'ouvrent, en général, en même temps que ces gares elles-mêmes, l'accès n'en est permis « qu'aux expéditeurs, destinataires et autres personnes venant pour affaires concernant le service du chemin de fer »; pour « le stationnement, le chargement et le déchargement », les voitures de ces personnes, qui seules sont admises dans les cours, doivent se placer « le long des quais ou des voies de débord, de la manière et sur les points qui seront déterminés par la compagnie ».

**192.** L'accès des trains est rigoureusement interdit aux personnes qui n'ont pas, au préalable, payé le prix de leur place (V. n° 206).

« Il est défendu », dit l'article 58, 1<sup>o</sup>, du règlement de 1846-1901, « d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, et de se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée par le billet. »

---

(1) Voir à ce sujet, p. 95 et suivantes de l'*Étude comparative* citée n° 169, p. 87, note 3.

**193.** Le même article contient toute une série de prescriptions à observer pendant le voyage. Il est défendu, dit-il :

« 2° D'entrer dans des voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui se trouve du côté où se fait le service du train ;

« 3° De passer d'une voiture dans une autre autrement que par les passages disposés à cet effet, de se pencher au dehors, d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale ;

« 4° De se servir sans motif plausible du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la compagnie.

« Les voyageurs ne devront monter dans les voitures ou en descendre qu'aux gares et lorsque le train sera complètement arrêté.

« Il est défendu de fumer dans les salles d'attente, ainsi que dans les voitures, exception faite des compartiments portant la plaque indicative : fumeurs.

« Il est défendu de cracher ailleurs que dans les crachoirs disposés à cet effet.

« Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus. »

**194.** Enfin, indépendamment de ce qui sera dit plus loin de la déclaration d'expédition (n° 216 et suiv.), il n'est pas permis d'apporter sans discernement des objets quelconques dans les gares.

D'après l'article 61 du règlement précité, les personnes qui veulent expédier des matières dangereuses ou infectes sont tenues de les déclarer au moment même qu'elles les apportent. Certaines de ces matières ne peuvent être transportées ni à grande vitesse ni comme bagages, et il est même interdit de les déposer dans les salles de consigne (Arr. min. 24 mars 1898, art. 1<sup>er</sup>, § 2). Toutes sont soumises aux prescriptions d'un règlement, du 12 novembre 1897, qui doit être très rigoureusement observé (V. n° 1176 et suiv.).

**195.** Cet article 61 (ancien 66) du règlement de 1846-1901 est d'une application absolument générale.

« Les personnes », dit-il, « qui voudront expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les gares du chemin de fer. »

Or les matières mentionnées à l'article 21 sont les matières *dangereuses* (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.) et les matières *infectes*. Si, d'autre part, cet article 21 stipule que le ministre arrêtera les règles à suivre pour le transport de ces matières, cette réglemen-



tation est sans influence directe sur la portée de l'article 61, et, quand bien même le transport d'une matière dangereuse n'aurait pas été réglementé, l'expéditeur n'en est pas moins tenu de déclarer, en apportant au chemin de fer sa marchandise, le danger que cette marchandise présente. A défaut de cette déclaration l'article 61 du règlement de 1846-1901 pourrait lui être appliqué, avec les sanctions pénales qu'il comporte; il serait en tout cas seul responsable des conséquences dommageables que pourrait avoir, par la suite, un transport effectué par sa faute sans les précautions nécessaires.

Les décisions de la jurisprudence en la matière sont souvent encombrées de circonstances de fait et de considérations accessoires qui ne permettent pas toujours d'en dégager des règles formellement établies, mais elles s'appuient toutes, plus ou moins explicitement, sur le principe qui vient d'être indiqué.

Ce principe est d'ailleurs de droit commun :

« Celui qui charge un voiturier d'opérer le transport d'une marchandise pouvant donner lieu à des incendies est tenu de l'avertir de la nature de l'expédition, à peine d'être responsable des dommages essuyés par celui-ci, sans imprudence de sa part, dans l'exécution du contrat. Les articles 21 et 66 (actuellement 61) de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sont une application de ce principe aux transports effectués par chemin de fer (1). »

La jurisprudence de cet arrêt pourrait s'appliquer à tout autre danger que l'incendie.

La Cour de cassation a, par exemple, statué dans les termes suivants, au sujet de l'accident arrivé à un conducteur de train qui, en déplaçant un fût enregistré comme bagages, avait été atteint et grièvement blessé à l'œil gauche par un jet de l'ammoniaque liquide qu'il contenait :

« En ce qui concerne l'expéditeur, l'arrêt attaqué (Cour de Toulouse, 16 juin 1892), pour l'exonérer des conséquences de l'accident dont Arnaud avait été victime, s'est borné à constater que l'ammoniaque n'était pas un liquide dont les règlements exigeassent la déclaration et que le colis déposé avait été reçu par la compagnie du chemin de fer sans réserves.

« Mais, la non-inscription d'un liquide parmi ceux qui doivent être déclarés (2) ne saurait affranchir l'expéditeur de toute responsabilité dans les accidents qui peuvent survenir par suite du silence gardé sur la nature de ce liquide et de l'absence de précautions qui en aurait été la conséquence. L'arrêt attaqué, qui déclare d'ailleurs que le fût déposé aux bagages était

(1) Cass. civ. 8 mai 1883 (Ch. de fer de l'Est c. Bloch et Lévy).

(2) L'ammoniaque liquide se trouve actuellement comprise dans la désignation « liquide caustique » du règlement de 1897.

en bon état de conditionnement, a omis d'établir que l'expéditeur eût fait connaître la nature de son contenu et eût ainsi mis la compagnie en demeure de prendre les précautions destinées à assurer la sécurité de l'employé chargé de manier le colis ; par suite, il n'a pas donné une base légale à sa décision (1). »

196. Il en serait de même du caractère particulièrement ombreux ou difficile d'un animal, et, en résumé, l'on peut dire que si les animaux, marchandises ou objets quelconques remis au transport présentent un danger que leur simple désignation, faite en vue de l'application des tarifs, ne suffit pas à révéler, l'expéditeur est tenu de signaler ce danger. En ne le faisant pas il commet une faute, tout au moins une imprudence, et encourt éventuellement la responsabilité des conséquences dommageables du danger, connu de lui, qu'il n'a point déclaré aux agents du chemin de fer.

Cette règle s'applique évidemment à tous les cas : aux bagages comme aux expéditions à grande et à petite vitesse ; aux transports effectués aux conditions des tarifs généraux comme à ceux faits aux conditions des tarifs spéciaux.

### SECTION III

#### *Conditions obligatoires des contrats.*

197. Les parties n'ont pas, sur les chemins de fer, la liberté de discuter les conditions des transports. — 198. Ces conditions résultent de règlements émanant de l'Administration supérieure ou de tarifs homologués par elle, auxquels il n'est pas permis de déroger. — 199. Les règlements et tarifs concernant les transports doivent être appliqués strictement et à la lettre. — 200. Leur observation est garantie par des sanctions pénales. — 201. Les renseignements erronés, même fournis par l'administration de chemins de fer intéressée, ne peuvent en empêcher ou en modifier l'application. — 202. Mais les administrations doivent répondre éventuellement des erreurs qu'elles ont pu commettre dans leurs publications officielles. — 203. L'erreur, dans l'application des règlements et tarifs peut également engager, dans certains cas et dans une certaine mesure, la responsabilité de celui qui l'a commise. — 204. Si la fausse application résulte d'un dol, l'auteur de ce dol est responsable de ses conséquences. — 205. Pour tout objet non prévu par les règlements ou tarifs, il y a lieu de s'en rapporter au droit commun.

197. Particuliers et administrations de chemins de fer, que l'on vient de voir astreints, même en l'absence de tout contrat, à observer, dans leurs relations, certaines règles spéciales, sont en outre soumis à une réglementation des plus rigoureuses en ce qui concerne les

---

(1) Cass. civ. 4 juill. 1894 (Ch. de fer du Midi c. Trille et Arnaud).

conventions qu'ils peuvent passer entre eux, lorsque ces conventions ont pour objectif l'exercice et l'usage de l'industrie des transports en vue de laquelle la construction de la voie ferrée et son ouverture au public ont été autorisées.

La liberté des contrats n'existe ni pour l'une ni pour l'autre des parties : non pas que les particuliers soient obligés de confier leurs transports aux chemins de fer s'ils jugent à propos d'emprunter d'autres voies, mais, dès l'instant qu'un voyageur ou un expéditeur s'adresse à une administration de chemin de fer en vue d'un transport, il est tenu de se soumettre, pour ce transport, à toutes les prescriptions et conditions du tarif et des règlements applicables, de même que l'administration du chemin de fer est obligée d'accepter le transport et de l'exécuter conformément aux prescriptions et conditions des mêmes tarifs et règlements.

Les tarifs des chemins de fer et les règlements qui les complètent sont donc bien, suivant l'expression d'un spécialiste de ces questions, M. C. Colson, de véritables « types de contrats » (1) : types multiples et divers, entre lesquels le voyageur et l'expéditeur pourront choisir, s'il en existe plusieurs qui soient susceptibles d'être appliqués au transport qu'ils ont en vue, mais types invariables et intangibles, en dehors desquels il est interdit de contracter.

**198.** Toutes celles des conditions d'exécution des transports par voie ferrée qui résultent soit directement d'arrêtés ministériels (v. g. les conditions de délai et les taxes exceptionnelles applicables à certaines catégories de marchandises), soit des tarifs homologués par décision ministérielle dans les formes réglementaires qui seront indiquées plus loin (n° 412 et suiv.), deviennent, en cas de transport convenu, la loi des contractants, comme le serait, conformément à l'article 1134 du Code civil, toute convention légalement formée; mais, à l'inverse de ce qui a lieu pour les conventions ordinaires, les parties ne peuvent, ni avant ni après la passation du contrat, apporter, même d'un commun accord, aucune modification à ces conditions, telles qu'elles résultent des documents arrêtés ou approuvés par l'Administration supérieure (2) :

« Les arrêtés ministériels qui fixent les conditions et les délais des expédi-

(1) *Abrégé de la Législation des chemins de fer et tramways*, 1<sup>re</sup> édit., p. 185.

(2) Dans le cours du présent ouvrage, on entend toujours par « Administration supérieure » l'autorité compétente pour décider sur la matière dont il s'agit (en général, le président de la République, le ministre des travaux publics ou le préfet du département intéressé).

tions (par chemin de fer) ont force de loi, et il n'est pas permis d'y déroger par aucune convention particulière, expresse ou tacite » (1);

« Les tarifs de chemins de fer, dûment homologués, doivent être littéralement observés; il n'est permis ni aux compagnies ni aux tiers d'y déroger par convention, ni sous prétexte de tolérance ou d'équité (2). »

199. Comme corollaire du principe formulé dans le numéro précédent, il faut ajouter, ainsi que le constate déjà le dernier des arrêts qui viennent d'être cités, que les tarifs et règlements concernant les transports par chemin de fer doivent être *strictement* appliqués et *à la lettre* (V. n° 205).

Cette règle a été fréquemment rappelée par la jurisprudence :

« Il n'est pas permis d'ajouter arbitrairement aux obligations qu'ils (les règlements ou tarifs) imposent soit aux compagnies, soit à ceux qui traitent avec elles (3); ni sous prétexte de raison ou d'équité (4), ni sous prétexte d'interprétation (5). »

200. La Cour de cassation est même allée plus loin : depuis fort longtemps elle a nettement et constamment déclaré que les infractions aux clauses des tarifs et règlements de toute nature, concernant l'exploitation commerciale des chemins de fer, pouvaient donner lieu à des poursuites judiciaires et à l'application des sanctions pénales prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (6).

Cette jurisprudence a suscité de nombreuses protestations, et certains auteurs, non des moins estimés, l'ont vivement combattue; mais il ne rentre pas dans le cadre de la présente étude d'en discuter la valeur : aussi se contentera-t-on de citer l'extrait ci-après d'un arrêt qui a du moins le mérite d'exposer fort clairement la doctrine de la Cour de cassation, et qui, du même coup, pour répondre aux considérants de la décision attaquée, a dû s'expliquer sur l'illégalité de forme, signalée n° 169, de l'article 76 (ancien 79) de l'ordonnance de 1846.

Il s'agissait d'un voyageur poursuivi correctionnellement pour avoir fait enregistrer comme bagages, au moyen de sa carte d'abonnement, un certain nombre de colis qu'il transportait, à titre de commissionnaire, pour le compte de diverses personnes, contrairement

---

(1) Cass. civ. 12 mars 1901 (Ch. de fer de l'Ouest c. Marie).

(2) Cass. civ. 5 févr. 1900 (Ch. de fer du Midi c. Chaize).

(3) Cass. civ. 21 mars 1899 (Ch. de fer du Nord c. Société de Matagne).

(4) Cass. req. 16 janv. 1899 (Mathieu c. Ch. de fer du Midi).

(5) Cass. req. 4 mai 1897 (Ch. de fer du Nord c. Lafoy et Cottais fils).

(6) Voir n° 168, p. 87, note 2.

aux conditions du tarif homologué en vertu duquel sa carte lui avait été délivrée (V. n° 1002).

Le prévenu, condamné en première instance, avait été acquitté en appel; la Cour de cassation a statué dans les termes suivants :

« Attendu, d'une part, que l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, a été prise conformément aux prescriptions formelles de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, qui réprime non seulement les contraventions à ladite ordonnance, mais encore les infractions aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics; que ce ministre peut évidemment prendre, en cette matière spéciale, directement et personnellement dans les limites fixées par la loi, la décision que les préfets ne sont autorisés à prendre qu'avec son approbation; — et qu'ainsi l'article 79 de l'ordonnance de 1846 a pu légalement appliquer la même sanction pénale aux *décisions* du ministre des travaux publics et aux arrêtés préfectoraux par lui régulièrement approuvés;

« Attendu, d'autre part, que les mots exploitation des chemins de fer, dont se servent tant la loi de 1845 que le règlement de 1846, ne sauraient avoir la même signification que ceux de police et de sûreté qui les précèdent et que, par leur généralité, ils s'appliquent aussi bien aux décisions prises par l'autorité compétente pour le transport des marchandises qu'à celles concernant le transport des personnes; — que la preuve s'en tire non seulement des termes mêmes de ces lois et règlement, mais aussi de la référence des articles 21 de la loi de 1845 et 79 du règlement de 1846 avec le titre V de ce dernier règlement, dont les dispositions ont spécialement pour objet le transport des marchandises, puisque l'article 79 susvisé punit des peines portées en l'article 21 de la loi de 1845 les contraventions aux diverses prescriptions de ce règlement, sans distinguer celles relatives à la police et à la sûreté de la circulation des personnes, de celles qui se rapportent au transport des marchandises et à la perception des tarifs;

« Attendu que ces prescriptions, ainsi que les dispositions des décisions prises pour en assurer l'exécution, constituent des obligations réciproques et que les mesures ordonnées par l'autorité compétente pour garantir la fidèle perception des tarifs doivent être obéies aussi bien par les expéditeurs que par les compagnies fermières ou concessionnaires et sont également protégées par la loi pénale;

« D'où il suit que les tarifs et règlements relatifs à l'exploitation des chemins de fer, une fois revêtus de l'approbation nécessaire pour leur mise en vigueur, acquièrent force de loi et doivent être l'objet d'une application rigoureuse;

« Casse et annule l'arrêt de la cour de Chambéry, du 4 avril 1900 (1). »

**201.** Enfin, la jurisprudence, partant toujours de ce principe que les règlements émanant de l'Administration supérieure et les tarifs homologués par elle sont l'équivalent d'une loi, a été fatalement

(1) Cass. crim. 27 oct. 1900 (Min. pub. c. Dunand).

entraînée à cette conséquence, plus dure encore que les précédentes, à savoir, que des renseignements erronés, même fournis par l'administration de chemins de fer intéressée, ne peuvent prévaloir contre la lettre desdits règlements ou tarifs et que toute erreur dans leur application doit être redressée, à quelque moment qu'elle soit reconnue (bien entendu, dans la limite de la prescription).

Voici un exemple des circonstances au sujet desquelles la Cour de cassation s'est prononcée dans des termes qui ne laissent aucun doute sur le sens et la netteté de sa doctrine.

Un expéditeur s'étant informé du prix de transport d'un envoi de « hachettes de campement emmanchées » dont il avait montré un échantillon à la gare de départ, l'agent consulté déclara que ces objets devaient être taxés comme « taillanderie » et calcula sur cette donnée le prix du transport. Plus tard, le service central de la compagnie ayant estimé que les objets désignés étaient des « outils non dénommés » et non de la « taillanderie », le tribunal de commerce de Lyon, saisi de la demande de complément de taxe correspondant à cette nouvelle manière de voir, reconnut, par jugement du 23 décembre 1875, que les hachettes en question devaient être taxées, en effet, à un prix plus élevé que celui qui avait été perçu, mais il décida en même temps que la compagnie resterait responsable du préjudice causé par son erreur, et que ce préjudice serait équitablement réparé par l'abandon de la différence de taxe.

Ce système a été repoussé par la Cour de cassation dans les termes suivants :

« Les tarifs de chemins de fer sont de droit présumés connus des expéditeurs qui traitent avec les compagnies.

« S'il a été commis une erreur dans la perception de la taxe, soit au préjudice de la compagnie, soit à son avantage, cette erreur doit être rectifiée par le paiement du complément de la taxe, dans le premier cas, ou par le remboursement de la surtaxe, dans le second cas. L'erreur ainsi commise, étant commune aux deux parties, ne peut être imputée à l'une d'elles exclusivement à l'autre. On ne saurait donc, soit par voie d'action, soit par voie d'exception, mettre à la charge de la compagnie la responsabilité des suites de son erreur.

« En rejetant la prétention de la compagnie relative au complément de taxe réclamé, sous le prétexte qu'elle était tenue, vis-à-vis de l'expéditeur et à raison de l'erreur commise dans la perception de la taxe, à des dommages-intérêts pouvant se compenser avec l'objet de la demande, le jugement attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé l'article 1382 du Code civil (1). »

---

(1) Cass. civ. 11 mars 1878 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Barthélemy, Corcellet et Bernard).

De nombreux arrêts rendus dans le même sens sont tout aussi formels; on citera seulement les deux ci-après, pris parmi les plus récents.

L'un, parce qu'il a statué non sur une question de taxe, mais sur une question de délai, et que la cour exonère formellement la compagnie en cause des conséquences résultant des indications erronées fournies par son agent :

« Vu l'article 1382 du Code civil;

« Attendu que les tarifs des compagnies de chemins de fer, lorsqu'ils ont été dûment homologués et publiés, ont force de loi et sont réputés connus des intéressés; — que les expéditeurs et destinataires ne sauraient donc exciper de leur ignorance, ni se prévaloir d'une erreur où les auraient induits, sur les conditions d'un tarif, les renseignements fournis par les agents des compagnies;

« Attendu que, pour condamner la compagnie P.-L.-M. au paiement d'une somme de 265<sup>f</sup> 10 à Poumaillaud, le tribunal de commerce de Nice s'est fondé sur une indication erronée qu'un de ses agents aurait donnée à l'expéditeur relativement aux délais de transport, et sans laquelle ledit expéditeur aurait choisi une voie moins dispendieuse; — qu'en statuant ainsi, le tribunal a faussement appliqué, par suite violé le texte ci-dessus visé;

« Par ces motifs, casse et annule (1). »

L'autre, pour l'appréciation qu'il donne des conséquences dommageables résultant d'une erreur dans le calcul des prix de transport.

« Vu l'article 1382 du Code civil;

« Attendu que la rectification des erreurs de taxe au préjudice ou à l'avantage des compagnies de chemins de fer n'a d'autre conséquence que le paiement d'un complément de taxe dans un cas et de remboursement de surtaxe dans l'autre; que ces tarifs, *ayant force de loi*, sont censés connus des parties; que l'on ne saurait donc mettre à la charge d'une compagnie la responsabilité des suites d'une erreur commune; qu'en décidant, au contraire, et sans constater aucune fraude, que la compagnie du Midi était responsable des suites de l'erreur commise par ses préposés dans la perception de la taxe des expéditions litigieuses et en la condamnant à des dommages-intérêts envers Descorps et C<sup>ie</sup>, sous prétexte que ceux-ci « opérant sur les prix de transport qui leur avaient été appliqués », ont été « induits en erreur sur leurs achats et leurs ventes » et « ont dû manquer certains marchés », la « surtaxe opérée ne leur laissant pas une marge suffisante pour un bénéfice », le tribunal a faussement appliqué et, par suite, violé le texte ci-dessus visé;

« Par ces motifs, casse et annule (2). »

(1) Cass. civ. 6 mai 1903 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Poumaillaud).

(2) Cass. civ. 8 juill. 1903 (Ch. de fer du Midi c. Descorps et C<sup>ie</sup>).

Après de telles décisions, on ne peut que faire, avec Lamé Fleury, cette constatation (1) :

« Il est de jurisprudence constante que le public, expéditeur ou destinataire, ne peut légalement prétendre avoir été, sur les conditions d'un transport par chemin de fer, induit en erreur par un renseignement émané du personnel d'une compagnie, ni se prévaloir de cette erreur, pour s'affranchir d'une obligation à la charge du public et pour demander des dommages-intérêts contre cette compagnie. »

Et M. C. Colson paraphrase de la manière suivante les mêmes principes (2) :

« Si c'est par erreur que la compagnie et l'expéditeur ont passé un contrat comportant une fausse application des tarifs... leur contrat *ne les lie pas*. Vainement il y a eu accord sur le service à rendre et sur le prix à payer; si le prix n'est pas celui qui devait être perçu, l'erreur doit être rectifiée, du jour où elle est reconnue, tant que la prescription n'est pas acquise. Lors même que le voyageur ou l'expéditeur aurait été mal renseigné par un agent de la compagnie, du moment où il n'y a pas eu dol, il doit payer la taxe, et il ne peut réclamer aucune indemnité. Il ne le pourrait pas davantage, si l'erreur était due à la reproduction inexacte du tarif dans les recueils que les compagnies font imprimer et mettent à la disposition du public. Le tarif approuvé par le ministre fait seul foi; c'est lui que le public, comme la compagnie, doit connaître et respecter, et l'obligation de s'y conformer serait un vain mot, si la compagnie, quand elle a indiqué un prix inexact, devait, en même temps qu'elle rectifie la taxe, rembourser à l'expéditeur, comme indemnité pour le dommage résultant de l'erreur commise, la somme qu'elle est *tenue* d'encaisser, à titre de complément de la taxe légale obligatoire pour elle comme pour le public. »

**202.** Malgré tant d'autorités, on se permettra de protester contre ce que les principes ainsi exprimés auraient de trop absolu; on essaiera de démontrer qu'ils ne doivent pas être appliqués à tous les cas dans toute leur rigueur; qu'ils ne peuvent, sans violation des principes d'ordre public résultant des articles 1382 et suivants du Code civil (V. n° 174), mettre obstacle à la réparation du préjudice qu'a pu causer l'erreur à celle des parties qui ne l'a point commise.

Quelle que soit la valeur légale des décrets, arrêtés ou tarifs homologués réglant l'exploitation des chemins de fer, ils ne sauraient aller

---

(1) *Op. cit. (supra, 142, p. 70, note), p. 890.*

(2) *Op. cit. (supra, 197, p. 105, note 1), p. 187.*



à l'encontre de ce principe, que « tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer ». En conséquence, si l'erreur commise a constitué une faute et causé un préjudice, l'auteur de cette erreur doit, à celui qui en a souffert, la réparation du préjudice qu'il a subi, et si, d'autre part, ce dernier a participé à la faute, le juge arbitrera, comme il a été dit n° 76, la part de responsabilité incombant à chacune des parties.

Le premier arrêt que la Cour de cassation ait rendu sur ces questions mérite d'être rappelé; on y voit, dans leur origine, les motifs qui ont déterminé sa jurisprudence; il n'y est pas encore parlé de renseignements erronés fournis à l'intéressé sur sa demande formelle, mais seulement d'une erreur dans le calcul de la taxe, et voici comment cet arrêt s'exprime à ce sujet :

« Le jugement attaqué se fonde : 1° sur ce que la compagnie se serait permis de détruire une convention loyalement intervenue entre elle et l'expéditeur, et qui faisait la loi des parties; 2° sur ce que l'expéditeur aurait pu recourir à un moyen de transport plus économique, s'il avait su que le tarif permettait de porter au double le prix qui lui était demandé. Mais il n'en est pas des compagnies de chemins de fer comme des voituriers ordinaires; si le prix de transport peut être librement débattu avec ces derniers, et si les conventions passées avec eux font loi entre les parties contractantes, aux termes de l'article 1134 du Code civil, il en est autrement du prix de transport sur la voie ferrée. Les conditions en sont réglées par un tarif approuvé par le Gouvernement, auquel la plus grande publicité est donnée, qui fait la loi tout à la fois de l'expéditeur et de la compagnie, et auquel il n'est pas permis à celle-ci de déroger. Si ce prix n'a pas été réglé à la gare de départ conformément au tarif, c'est par suite d'une erreur dont la compagnie ne peut être responsable, parce que cette erreur était commune à l'expéditeur qui ne peut pas être censé avoir ignoré les conditions réglementaires du transport. En la réparant à la gare d'arrivée, à la demande de la compagnie, Moreau et Reboulin (les destinataires) n'ont fait que ce à quoi ils étaient légalement tenus. Par les mêmes motifs, la compagnie était en droit de réclamer la somme entière qui lui était due à raison du transport du 20 octobre 1861 et dont elle n'avait reçu qu'une partie, par suite d'une erreur de même nature dans l'application du tarif. Quand elle a un service de contrôle général pour relever les erreurs de taxe qui peuvent avoir été commises, soit au préjudice des expéditeurs, soit à son propre préjudice, et rembourse aux parties intéressées les surtaxes, on ne pourrait, sans injustice, lui refuser le droit de réclamer le complément des taxes reconnues insuffisantes (1). »

Cet arrêt se fonde surtout, comme, du reste, la plupart de ceux

---

(1) Cass. civ. 17 août 1864 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Moreau et Reboulin).

qui l'ont suivi, sur la « grande publicité » des tarifs, grâce à laquelle l'expéditeur (ou toute autre personne ayant affaire au chemin de fer) *ne peut pas être censé avoir ignoré les conditions réglementaires du transport*. Mais si, comme le dit M. Colson dans le passage cité plus haut, les compagnies n'ont pas à répondre de l'erreur due à « la reproduction inexacte du tarif » dans les recueils qu'elles « mettent à la disposition du public », où celui-ci pourra-t-il trouver les renseignements utiles?

Les lois ne sont exécutoires qu'en vertu de la promulgation qui en est faite et elles ne sont exécutées dans les différentes parties de la République que du moment où cette promulgation y est connue (C. civ., art. 1<sup>er</sup>); l'application de la loi est donc impossible, pour défaut de promulgation valable, si le texte publié comme officiel est en réalité entaché d'erreur.

Il ne doit pas en être autrement des tarifs, dont la publication *officielle* est faite, en vertu de l'article 48 du règlement de 1846-1901, par des « tableaux des taxes et des frais accessoires constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations de chemins de fer » (V. nos 425 et 426) : le public n'a pas le moyen de connaître dans leur véritable texte des documents dont la publication officielle est erronée; en pareil cas, si les tarifs inexactement publiés sont, par la suite, inexactement appliqués, on ne peut conclure, avec l'arrêt du 17 août 1864, à l'irresponsabilité de l'administration du chemin de fer sous prétexte que l'erreur était commune à « l'expéditeur, qui ne peut être censé avoir ignoré les conditions réglementaires du transport » : les conditions réglementaires du transport sont, pour le public, celles que lui révèle la publication officielle y relative; il ne peut être censé connaître que celles-là.

Est-ce à dire que le tarif erroné devra être appliqué au lieu et place du tarif véritable? Assurément non, car l'inexacte reproduction de la loi, même dans la publication officielle qui en est faite, ne peut avoir pour effet de changer cette loi elle-même; mais l'administration de qui émane la publication erronée, déjà coupable de contravention à l'article 48 précité du règlement de 1846-1901 pour avoir affiché un texte faux (ce qui équivaut à l'absence d'affichage ou à l'annulation de l'affichage antérieur du texte vrai) doit, en vertu des principes généraux du droit (C. civ., art. 1382 et suiv.), être tout au moins responsable des conséquences de cette faute : aussi bien envers celui qui, sur la foi, par exemple, d'un prix annoncé plus faible que ne le comportait le vrai tarif, aura traité avec elle, qu'envers celui qui, au contraire, sur l'annonce d'un prix plus élevé, s'est abstenu de traiter et a pourvu à ses transports par des moyens plus dispendieux

que ne l'aurait été l'emploi du chemin de fer, avec application du tarif véritable, mais non publié.

Il ne semble pas qu'on puisse se refuser à admettre cette première exception aux principes résultant de la jurisprudence : c'est que les administrations de chemins de fer sont responsables des conséquences dommageables résultant des erreurs qu'elles peuvent commettre dans les publications officielles de leurs tarifs.

**203.** Ne faut-il pas admettre une deuxième exception en faveur des renseignements erronés fournis par les agents de ces administrations? Peut-on vraiment, en pareil cas, dire, comme l'arrêt précité du 11 mars 1878 (n° 201, p. 108), que l'erreur commise, « étant commune aux deux parties, ne peut être imputée à l'une d'elles exclusivement à l'autre »? Pourquoi, écrivait non sans raison, en 1874, M. Louis Sarrut (1), qui défendait la thèse de la Cour de cassation, « pourquoi faire supporter les conséquences de cette erreur à la compagnie seule »? — Mais pourquoi, répondait Bédarride (2), avec non moins de raison, « pourquoi mettre ces conséquences à la charge exclusive du tiers qui a contracté avec elle »? La vérité juridique veut, en effet, que la responsabilité d'une erreur commune ne soit pas imputée à l'une seule des parties, mais partagée proportionnellement à la gravité de la faute de chacune.

D'autre part, s'il est matériellement exact que la rectification des erreurs n'a d'autre conséquence directe que le paiement d'un complément de taxe ou le remboursement d'une surtaxe, ainsi que l'affirme l'arrêt du 8 juillet 1903 (n° 201, p. 109), combien différent est l'effet préjudiciable qui en résulte, suivant que c'est à l'une ou à l'autre des parties qu'incombe le paiement du montant de l'erreur.

Les agents taxateurs des gares se trompent tout naturellement plutôt en percevant plus qu'en percevant moins qu'il n'est dû. Cela se comprend sans peine, et, du reste, si l'on en pouvait douter, il suffirait, pour se convaincre, de se rappeler la prospérité des agences de détaxes relativement nombreuses qui font rembourser aux ayants droit, par les chemins de fer, une partie des sommes énormes que ceux-ci perçoivent en trop. Mais, même en admettant que les erreurs ne se produisent pas plus souvent au préjudice du public qu'à son profit, il est évident que les administrations de chemins de fer ont toutes facilités de compenser par les surtaxes qu'elles peuvent récla-

(1) *Op. cit.* (*supra*, 110, p. 50, note 1), n° 584.

(2) *Des Chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*, 3<sup>e</sup> édit. (1891), nos 40 à 42.

mer les détaxes qu'elles sont appelées à payer, tandis que l'expéditeur, qui a pu engager d'importantes opérations, et même la totalité de son commerce, sur le renseignement erroné qui lui avait été fourni, ne possède, une fois ces opérations faites, aucun moyen de récupérer les sommes qui lui sont réclamées après coup.

Une compagnie de chemins de fer commet, par exemple, dans le cours d'une année, pour un million de francs d'erreurs, qui se partagent également en 500 000 francs perçus en trop et 500 000 francs perçus en moins. Si, par suite de ses propres vérifications ou de celles des agences, elle est forcée (1) de rembourser une partie des 500 000 francs qu'elle a perçus en trop, il lui sera, d'autre part, bien facile de recouvrer, en les réclamant aux débiteurs, les 500 000 francs perçus en moins. Mais comment un négociant dont les prix de vente ont été établis d'après le tarif de transport erroné indiqué et perçu par le chemin de fer, pourra-t-il compenser les surtaxes qui lui seront réclamées par celui-ci, après que les affaires auront été définitivement traitées avec les acheteurs, et même les marchandises payées? S'il est obligé de verser au chemin de fer le montant de ces surtaxes, ce sera évidemment pour lui une perte sèche irréparable, souvent très appréciable.

C'est en cela que se montre bien le point faible de l'argumentation de la Cour de cassation. Quand une compagnie, dit l'arrêt du 17 août 1864 (*supra*, 202), « rembourse aux parties intéressées les surtaxes, on ne pourrait, *sans injustice*, lui refuser le droit de réclamer le complément des taxes reconnues insuffisantes... » Oui, sans doute, il pourrait être juste de faire ainsi dans tous les cas si l'ensemble des expéditeurs et destinataires représentait, comme toute administration de chemin de fer, une entité, une collection d'intérêts associés et solidaires; mais la réalité est bien différente : chaque expéditeur, chaque destinataire, a un intérêt distinct, et c'est pourquoi l'on ne peut « sans injustice » refuser d'indemniser l'un d'eux du préjudice qu'une erreur lui a causé, sous prétexte que des erreurs se sont produites en sens contraire dont d'autres ont profité.

Aussi ne faut-il pas s'étonner d'avoir vu pendant longtemps les tribunaux de commerce lutter contre ce que l'on considère aujourd'hui, trop facilement peut-être, comme une jurisprudence absolue et défi-

---

(1) D'après une circ. min. du 27 oct. 1900 qui a été publiée au *Journal officiel* en même temps que les décisions homologatives de même date, il doit « être bien entendu que toutes les fois qu'une compagnie constatera qu'il a été perçu une taxe dépassant d'au moins 50 centimes la taxe légitimement due conformément aux tarifs et règlements en vigueur... elle devra en donner avis d'office aux intéressés ».

nitive. Ils faisaient, d'après M. Louis Sarrut (1), le raisonnement suivant :

« Quand une compagnie de chemins de fer a donné à un expéditeur un renseignement inexact, de telle sorte que celui-ci a pu croire que le prix de transport était inférieur à celui que la compagnie lui réclame, ou bien quand elle a, régulièrement et à de fréquentes reprises, appliqué un tarif plus bas que celui qui convenait à la nature de la marchandise, est-ce que l'expéditeur et le destinataire n'ont pas dû penser que ces prix étaient réellement ceux qu'ils auraient à payer, et dès lors n'ont-ils pas dû nécessairement opérer pour leur commerce sur ces prix là? Pour les achats et ventes qu'ils ont faits, ils ont tenu compte des prix qui leur étaient indiqués. S'ils avaient pu penser que le transport par chemin de fer coûterait plus cher, ils eussent peut-être usé d'une autre voie, ils eussent certainement modifié leurs prix d'achat et de vente. La compagnie, en induisant les expéditeurs et les destinataires en erreur, leur a causé un préjudice dont il est dû réparation. »

M. Sarrut estime que ce raisonnement « ne pouvait être admis », mais il ne donne pas, de sa façon de voir, d'autres raisons que la Cour de cassation elle-même : « Les tarifs », dit-il, « sont publics; les expéditeurs les connaissent ou, du moins, peuvent les connaître, dans tous les cas, *sont censés les connaître aussi bien que les employés des compagnies*. L'erreur provenant d'un renseignement inexact ou d'un usage constant est donc une erreur commune à l'expéditeur ou au destinataire, d'une part, à la compagnie de chemins de fer d'autre part. »

Or, même la publicité des tarifs des chemins de fer étant supposée suffisante, oserait-on vraiment soutenir que l'expéditeur et le destinataire sont censés connaître lesdits tarifs « aussi bien » que les employés de chemins de fer spécialement attachés à leur application? Entre l'agent chargé, de par ses fonctions, d'établir la taxe, et le négociant qui, en droit, est censé pouvoir vérifier cette taxe, la responsabilité de l'erreur peut-elle être équitablement partagée en parts égales? Il est évident que non, et, dès lors, le raisonnement que faisaient les tribunaux de commerce n'est pas si inadmissible que cela : l'administration qui induit les expéditeurs en erreur, soit en leur donnant un renseignement erroné, soit en appliquant inexactement son tarif d'une manière habituelle et prolongée, commet une faute susceptible d'engager sa responsabilité, et elle doit, le cas échéant, réparer le préjudice que cette faute a causé.

---

(1) *Op. cit.* (*supra*, 110, p. 50, note 1), n° 583.

Ce principe a d'ailleurs été appliqué par la cour d'Angers dans un arrêt du 3 mai 1865, qui, malgré son importance et bien qu'il ait été rendu six mois après l'arrêt de la Cour de cassation en date du 17 août 1864, dont un extrait a été donné page 111, n'a pas été déféré au contrôle de la cour suprême (1).

Picot et C<sup>ie</sup>, tanneurs à La Suze (Sarthe), avant de conclure l'achat d'une quantité considérable d'écorces dans les environs de Vichy, s'étaient adressés au chef du service commercial de la compagnie d'Orléans pour connaître le prix de transport. Par lettre du 3 février 1864, on leur indiqua un prix de 30<sup>f</sup> 05 la tonne. Picot et C<sup>ie</sup> traitèrent donc sur ces bases avec leur fournisseur; mais le chef de gare de Vichy (réseau P.-L.-M.), à qui la lettre de la compagnie d'Orléans avait été communiquée, déclara qu'à son avis il y avait erreur et que le véritable prix à percevoir était de 30<sup>f</sup> 30. Désireux d'être fixés, Picot et C<sup>ie</sup> recoururent à nouveau au chef du service commercial de la compagnie d'Orléans; celui-ci indiqua cette fois un prix de 30<sup>f</sup> 95; et c'est sur cette base que les premières expéditions avaient été faites, lorsque la gare d'arrivée, qui appartenait au réseau de l'Ouest, s'avisa qu'il y avait erreur et qu'il était dû 2<sup>f</sup> 92 de plus par tonne; de sorte que le destinataire se vit obligé, « pour recevoir livraison » dit l'arrêt, de payer des excédents de taxe s'élevant au total de 1 698<sup>f</sup> 05. Picot et C<sup>ie</sup>, qui réclamaient cette somme, ont reçu satisfaction au moyen d'un arrêt ainsi conçu :

« Sur la demande en réduction de taxe :

« Attendu qu'il est reconnu par toutes les parties que les frais de transport exigés par la compagnie de l'Ouest, au nom des trois compagnies qui ont participé au transport, ont été exactement calculés, conformément aux tarifs et que, sur ce point, la demande de M. Picot serait mal fondée;

« Sur la demande en dommages-intérêts :

« Attendu qu'il est démontré par les documents du procès, notamment par la correspondance produite, que Picot n'a traité les écorces de Vichy qu'après et sur le vu des renseignements donnés par la compagnie d'Orléans; que Picot aurait pu s'approvisionner d'écorces dans d'autres lieux et dans de meilleures conditions, s'il n'avait calculé ses prix de revient sur les documents inexacts de la compagnie d'Orléans; que ces documents inexacts, en l'engageant dans une affaire dont un des éléments essentiels s'est plus tard trouvé dérangé, lui ont causé un préjudice dont, aux termes des arti-

---

(1) Bédarride, en parlant de cet arrêt, sous le n° 42 de son ouvrage précité (*supra*, p. 113, note 2), dit que ses recherches pour savoir s'il avait été déféré à la Cour de cassation « ont été vaines »; on peut affirmer ici, d'après une personne particulièrement qualifiée pour donner un tel renseignement, « qu'aucun pourvoi n'a été formé par la compagnie d'Orléans contre l'arrêt rendu le 3 mai 1865, par la cour d'Angers, au profit de Picot et C<sup>ie</sup> ».

cles 1382 et 1383 du Code Napoléon, les auteurs du dommage doivent réparation;

« Attendu que la compagnie de l'Ouest n'étant plus en cause, il n'y a lieu de rechercher si une part de responsabilité lui incombait;

« Attendu que la compagnie de Lyon, condamnée par le jugement dont est appel à une partie des dommages-intérêts et des frais, demande à être déchargée de cette condamnation, et attendu que sa prétention est bien fondée, puisque les frais de transport perçus par elle ont été régulièrement taxés, conformément au tarif, et puisque la correspondance de son chef de gare n'a exercé aucune influence sur le marché conclu par Picot avant le 27 avril, date de la lettre de l'agent de Vichy;

« Attendu que la responsabilité reste tout entière à la charge de la compagnie d'Orléans, laquelle, par son chef d'exploitation commerciale, a induit Picot en erreur et l'a déterminé, par des renseignements inexacts, à une opération dont un des calculs principaux était le transport entre Vichy et la Suze;

« Attendu qu'on ne peut admettre que les compagnies de chemins de fer, lesquelles, à certains égards, veulent et peuvent être assimilées à des administrations publiques et exercer souvent un véritable monopole, agissent par obligeance en éclairant le public sur les questions de taxes; mais, qu'en fût-il autrement, on ne peut méconnaître que, lorsque les compagnies donnent par écrit des renseignements précis et ont été prévenues qu'à ces renseignements sont suspendues des opérations commerciales importantes, elles sont responsables des dommages causés par le fait de leurs agents; que, dans ce cas, la réparation, fondée sur un préjudice certain, ne peut être confondue avec une action qui aurait pour prétexte une réduction de tarif illégalement convenue entre le chemin de fer et un expéditeur, ou une erreur commune aux deux parties;

« Attendu que la décision dont est appel a fait une juste application de ces principes à la compagnie d'Orléans, et a équitablement apprécié le dommage éprouvé par Picot;

« Par ces motifs, la Cour ordonne la jonction des deux appels interjetés par la compagnie d'Orléans et celle de Lyon; confirme le jugement du tribunal de commerce du Mans du 6 décembre 1864 en ce qu'il a accordé à Picot et C<sup>ie</sup> 1 698<sup>f</sup> 05 de dommages-intérêts, maintient la condamnation principale au paiement de cette somme prononcée contre la compagnie d'Orléans, décharge la compagnie de Lyon de la condamnation récursoire prononcée contre elle envers la compagnie d'Orléans pour une partie des dommages-intérêts et des frais (1). »

Lamé Fleury commentait de la manière suivante cet intéressant arrêt, dans la deuxième édition du *Code annoté des chemins de fer* (2) :

« Si les compagnies de chemins de fer veulent s'assimiler à des administrations publiques, il est certain que juridiquement elles ne le

(1) Cour d'Angers 3 mai 1865 (Ch. de fer d'Orléans c. Picot et C<sup>ie</sup> et Ch. de fer de P.-L.-M.), DALL., 1865, II, p. 115; SIR., 1865, II, p. 297.

(2) 1868, p. 296.

peuvent point. Il est également certain que, nonobstant la confusion en quelque sorte inhérente à l'assiette de tarifs d'une effrayante multiplicité, elles agissent par pure obligeance en renseignant le public sur les questions de taxe. Cette réserve de principe faite, *la solution de la difficulté qui vient d'être exposée est exacte en droit strict*; elle est donc de nature à empêcher les compagnies de répondre à des questions que les intéressés doivent résoudre eux-mêmes, au moyen des documents officiels que les compagnies sont tenues de mettre à la disposition du public, dans leurs gares. »

L'éminent auteur admettait donc en principe la responsabilité des administrations de chemins de fer pour les renseignements fournis par leurs agents au sujet du service ou des tarifs. Tel est aussi l'avis qu'on exprimera ici; il serait vraiment étrange qu'il en fût autrement et que, par exemple, les guichets de « renseignements » qui sont établis dans toutes les gares de quelque importance pussent impunément donner des renseignements inexacts.

Aux partisans de la thèse contraire, on pourrait opposer, pour ce qui concerne les contrats formés à la suite de renseignements erronés fournis à l'expéditeur par le chemin de fer, les propres paroles citées plus haut, de M. Colson : « Si c'est par erreur que la compagnie et l'expéditeur ont passé un contrat comportant une fausse application des tarifs... leur contrat ne les lie pas. »

Il est parfaitement soutenable, en effet, qu'un contrat de transport basé sur une indication erronée de prix ou de conditions fournie par l'administration du chemin de fer, serait nul, soit parce que le consentement n'a été donné que par erreur (1), soit parce que, le prix n'étant pas conforme au tarif homologué, la convention repose sur une cause fautive ou illicite (2), soit encore parce que les parties ne peuvent être « convenues de la chose et du prix » (3), alors que les conditions du contrat doivent légalement être celles du tarif, différentes de celles sur lesquelles l'accord s'était fait.

Or, si le contrat ne lie pas les parties qui ont cru le conclure, pourquoi appliquerait-on d'office au transport effectué tels ou tels tarifs? Aucun d'eux n'est applicable à un contrat nul : les tarifs, quoique ayant force de loi, ne sont pas des lois générales, mais de simples lois

---

(1) C. civ., art. 1108 : « Quatre conditions sont essentielles pour la validité d'une convention : le consentement de la partie qui s'oblige, etc. »

Art. 1109 : « Il n'y a point de consentement valable si le consentement n'a été donné que par erreur ou s'il a été extorqué par violence ou surpris par dol. »

(2) C. civ., art. 1131 (Voir n° 111, p. 51).

(3) C. civ., art. 1583 : « Elle (la vente) est parfaite... dès qu'on est convenu de la chose et du prix. »



privées, des « types de contrat », comme on l'a dit n° 197, page 105, qui ne peuvent, par conséquent, avoir effet qu'autant qu'un contrat se forme entre l'administration du chemin de fer et le voyageur ou l'expéditeur. On pourrait donc soutenir qu'en l'absence de tout contrat et de tout tarif applicable, le chemin de fer a uniquement droit, conformément à l'article 1375 du Code civil, au remboursement des « dépenses utiles ou nécessaires » que le transport lui a occasionnées.

Mais on ne s'arrêtera pas à cette solution extrême, ni même à une conclusion trop absolue : les deux principes sont également respectables en vertu desquels, d'une part, les tarifs doivent être appliqués à la lettre, et, d'autre part, les agents des chemins de fer sont soumis, aussi bien dans leur service que partout ailleurs, aux mêmes obligations de responsabilité qu'un citoyen quelconque; on s'efforcera donc de concilier ces principes autant que faire se peut.

Une erreur accidentelle dans l'application d'un tarif pourra être considérée comme commune aux deux parties et rectifiée purement et simplement, alors surtout que le voyageur ou l'expéditeur s'en sera remis aux agents du soin d'appliquer ledit tarif.

Mais s'il s'agit d'une erreur grave, persistante, habituelle, volontaire, ou encore si le contrat n'a été conclu que grâce à des renseignements erronés fournis par l'une des parties, il appartiendra au tribunal d'apprécier dans quelle mesure la connaissance que chacun pouvait posséder de la tarification doit venir en atténuation de la responsabilité de celui qui a commis l'erreur, et de fixer ensuite, en tenant compte de cette atténuation, la réparation du préjudice.

M. Louis Josserand, dans son ouvrage récemment paru (1), arrive, au moyen d'arguments analogues à ceux qu'on vient de lire, à des conclusions plus sévères encore envers la jurisprudence actuelle de la Cour de cassation.

« Appréciations », dit-il (2), « l'usage que la Cour de cassation fait de la règle que nul n'est censé ignorer la loi : on aperçoit vite que les tarifs se prêtent assez mal à l'application de cette maxime, car leur publicité, ainsi que nous l'avons montré, est illusoire... Dans ces conditions, la règle que nul n'est censé ignorer la loi devient d'une ironie amère; elle revient à dire : nul n'est censé ignorer des textes que personne ne possède parfaitement et que le public n'a pas la possibilité de connaître, — des textes clandestins autant par leur nombre que par l'inefficacité des procédés qui prétendent en assurer la publi-

---

(1) LOUIS JOSSERAND, *Les Transports*.

(2) N° 261, p. 239.

cité. Or, s'il n'est pas indispensable qu'une présomption légale suive la réalité, même approximativement, encore faut-il qu'elle corresponde à des possibilités pratiques, sinon elle devient une plaisanterie juridique.

« Supposons cependant que les tarifs puissent être raisonnablement réputés connus de tous; soumettons-les à la règle que nul n'est censé ignorer la loi. Qu'en résultera-t-il? Ceci simplement, qu'ils seront applicables à tous, sans que quiconque puisse arguer de son ignorance à leur endroit pour se soustraire à leur observation. Mais rien ne fera obstacle à ce que cette même ignorance ne produise des effets juridiques; constamment et à de multiples égards, l'ignorance (C. civ., art. 549 et 550) du droit est créatrice de droits : elle fait acquérir les fruits au possesseur, elle légitime les actes, et notamment les paiements (C. civ., art. 1240), accomplis par l'héritier apparent, elle assure une certaine efficacité aux mariages nuls (C. civ., art. 201 et 202), elle autorise l'exercice d'une action en nullité contre les conventions (C. civ., art. 1109 et suiv.), etc.; rien ne s'oppose donc à ce qu'elle serve de base à une action en dommages-intérêts, à ce qu'elle soit génératrice d'un rapport obligatoire, délictuel ou extradélictuel. Faisons application de ces principes en cas de moins-perçu, et nous dirons : la somme primitivement perçue par la compagnie doit être complétée jusqu'à concurrence du chiffre réglementaire : ainsi l'exigent la force obligatoire des tarifs qui font la loi des parties et la règle que nul n'est censé ignorer la loi; mais, une fois cette satisfaction accordée à des principes impératifs, le droit commun de la responsabilité entrera en jeu et le client, lésé par le repentir de la compagnie, pourra demander à celle-ci des dommages-intérêts, du moins à supposer, comme nous l'avons fait jusqu'à présent, qu'elle ait commis une faute en donnant par l'intermédiaire de ses agents des renseignements erronés qui ont induit son client en erreur; les tarifs recevront ainsi une application stricte, mais, comme ils ont été l'occasion d'un délit ou d'un quasi-délit civil, ils deviendront par cela même l'occasion d'un procès en responsabilité. »

Passant ensuite au système de la prétendue faute « commune aux deux parties », qui doit « s'équilibrer, se neutraliser », M. Josserand voit « dans ce raisonnement une méprise tellement grossière qu'on peut s'étonner de l'insistance que notre jurisprudence met à y tomber »; finalement, en ce qui concerne l'argument tiré de l'adage *nemo censetur ignorare legem*, il conclut en ces termes (1) :

« Il ne reste donc rien, en définitive, de ce premier argument essen-

---

(1) Même numéro, p. 243.

tiel sur lequel la Cour de cassation a fait reposer sa thèse : la règle que nul n'est censé ignorer la loi ne fait nullement obstacle à ce que l'expéditeur, trompé par les renseignements erronés que lui a donnés un agent de la compagnie, obtienne une indemnité; tout ce qu'on peut concéder, à l'extrême rigueur à la Cour de cassation, c'est que cette indemnité ne sera pas intégrale, mais qu'elle sera réduite à raison d'une faute, — d'ailleurs fictive, — que le client aurait commise en ne connaissant pas les tarifs, c'est-à-dire en n'étant pas mieux renseigné que les agents de la compagnie dont c'est le métier de les connaître et de les faire connaître au public. »

M. Josserand n'est pas moins catégorique au sujet de l'argument d'après lequel « allouer des dommages-intérêts à l'expéditeur, ce serait indirectement, mais nécessairement, réduire la taxe mise à sa charge par les règlements et violer les tarifs homologués »; il estime que « le caractère intangible des tarifs ne doit pas s'opposer à ce que les personnes morales que sont les compagnies de chemins de fer aient la capacité délictuelle complète : toutes les prérogatives, toutes les immunités », dit-il, « doivent s'effacer devant la loi supérieure inscrite dans l'article 1382 du Code civil et en dehors de laquelle il n'y aurait plus de société possible : tout dommage causé par le fait humain doit avoir un éditeur responsable ».

Enfin sa conclusion sur l'ensemble de la question est la suivante (1) :

« L'irresponsabilité des compagnies à raison des renseignements inexacts, des indications erronées fournies au public, ne doit donc pas être reconnue : la Cour de cassation n'a pu l'admettre qu'au prix d'une méconnaissance profondément regrettable des lois vitales que nous venons de rappeler; elle s'est exagéré la portée du caractère obligatoire des tarifs; à force de vouloir en assurer l'observation, elle les a rendus haïssables en les situant hors du droit. Aussi comprend-on que les tribunaux de commerce lui opposent, sur ce point, une résistance opiniâtre : tous les arrêts que nous avons cités précédemment sont venus casser des jugements qui avaient alloué des indemnités aux victimes d'erreurs imputables à des compagnies de chemins de fer. Il y a lieu d'espérer que cette opposition ne demeurera pas stérile et qu'un jour viendra où la cour suprême donnera toute satisfaction à l'équité en même temps qu'à des principes juridiques dont la force obligatoire est supérieure à celle des tarifs elle-même. »

On ne peut que souhaiter la réalisation d'une espérance aussi légitime et, dans ce but, engager les tribunaux à appliquer la règle précédemment formulée : partage de la responsabilité de l'erreur pro-

---

(1) N° 262, p. 245.

portionnellement à la part que chacun y a prise, eu égard à la connaissance qu'il devait et pouvait avoir du tarif applicable.

204. Ce qui vient d'être dit dans les paragraphes précédents ne s'applique, évidemment, qu'aux erreurs commises de bonne foi; en cas de fraude ou de dol on doit admettre, sans hésiter, que la réparation totale du préjudice est due à l'ayant droit. Ce principe incontestable est implicitement reconnu par un certain nombre d'arrêts, notamment par celui du 8 juillet 1903, cité n° 201 (p. 109), qui s'exprime ainsi : « En décidant, *sans constater aucune fraude*, que la compagnie du Midi était responsable..., le tribunal a faussement appliqué et, par suite, violé le texte ci-dessus visé (C. civ., art. 1382). »

Ainsi, au cas où une administration aurait sciemment et volontairement perçu des prix moins élevés que ceux du tarif, les négociants concurrents que ces faits auraient lésés dans leur commerce seraient fondés à lui réclamer des dommages-intérêts. De même, si un expéditeur, afin de bénéficier de prix plus réduits que ceux du tarif, trompait l'administration du chemin de fer sur la nature de la marchandise présentée, cette administration pourrait lui réclamer, outre le complément de taxe exigible, des dommages-intérêts en rapport avec le préjudice que cette fraude lui aurait causé (par exemple si, ignorante de la véritable nature de la marchandise, elle l'avait placée avec d'autres que ce contact aurait détérioré).

Même, d'après les principes exposés n° 200, les tarifs étant susceptibles de recevoir les sanctions pénales prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, toute violation consciente et volontaire desdits tarifs serait passible de ces sanctions. On verra n° 223 que la jurisprudence n'hésite pas à les appliquer aux déclarations inexactes sur la nature des objets présentés.

205. Avant de passer à une étude plus détaillée de la législation commerciale des voies ferrées, on appellera l'attention sur une remarque que le lecteur a pu faire déjà, mais qu'on ne saurait trop répéter, tant il serait facile, par la suite, de la perdre de vue.

Les règles générales concernant les voituriers et le contrat de transport, à-t-on dit nos 164 et 165, sont en principe applicables aux chemins de fer, concurremment avec la législation spéciale qui les concerne et sous le bénéfice des modifications résultant de cette législation. Les règlements et tarifs de chemins de fer sont donc des exceptions au droit commun, et leur application doit être restreinte aux cas explicitement prévus; c'est pourquoi la jurisprudence décide avec raison que ces tarifs et règlements doivent être appliqués

strictement, à la lettre, et qu'il n'est pas permis d'ajouter, sous prétexte de raison, d'équité ou d'interprétation, aux obligations qu'ils imposent, soit aux administrations, soit à ceux qui traitent avec elle (n° 199).

En conséquence, toutes les fois que la législation spéciale est muette sur un point, il y a lieu de faire application, sur ce point, des règles de droit commun. Tel est le cas, par exemple, pour les questions de procédure, qui, dans le silence des tarifs et règlements, doivent être traitées, lorsque des chemins de fer sont en cause, suivant les formes ordinaires.

---

## CHAPITRE II

### FORMATION ET PREUVE DU CONTRAT

---

#### SECTION PREMIÈRE

#### *Contrat de voyage.*

206. L'achat préalable d'un billet représentant le prix de la place du voyageur est nécessaire à la formation du contrat de voyage. — 207. Le contrat se conclut par l'offre de ce prix formulée en temps utile. — 208. Le billet de voyage est le titre du transport; il en énonce sommairement les conditions. — 209. Bien qu'il ne soit pas nominatif, il devient incessible dès qu'il y a eu commencement d'utilisation par le porteur. — 210. Le billet périmé reste valable en tant que preuve de la somme versée et peut être remboursé à l'ayant droit. — 211. En cas de déclassement même non autorisé, il doit être tenu compte de sa valeur. — 212. Le voyageur a le droit de ne se dessaisir de son billet que contre reçu motivé, lorsque le contrat n'a pas reçu une exécution complète et satisfaisante. — 213. Le contrat de transport relatif aux bagages se forme en même temps que le contrat de voyage dont il est l'accessoire. — 214. Le bulletin de bagages est à la fois un reçu des colis et un reçu de la somme payée pour leur transport. — 215. Le chemin de fer est déchargé par la remise des colis au porteur du bulletin, en échange de ce dernier.

206. Si le contrat de transport, et plus spécialement le contrat de voyage, ne sont soumis, en droit commun, à aucun formalisme particulier (V. nos 15 et 22), il n'en est pas de même sur les chemins de fer.

Déjà, en vertu de l'article 58, 1<sup>o</sup>, du règlement de 1846-1901 (V. n<sup>o</sup> 192), il est défendu d'entrer dans les voitures sans « avoir pris un billet »; cela suffirait, à cause du caractère obligatoire des règlements et tarifs, à rendre nul ou, en tout cas, inexécutable, tout contrat de transport de voyageurs qui ne comporterait pas cette formalité préliminaire : se munir d'un billet ou d'une pièce équivalente. Aussi les tarifs généraux (1) de grande vitesse consacrent-ils nécessairement la même obligation, qu'ils précisent dans les termes suivants en leur article 4, § 1<sup>er</sup> :

« Le transport des voyageurs est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place. Ce paiement est constaté par la déli-

---

(1) De même que pour le cahier des charges (V. n<sup>o</sup> 171, quatrième alinéa, p. 89), lorsqu'il n'est rien ajouté à l'expression « tarifs généraux » ou à celle de « tarifs spéciaux » c'est qu'il s'agit des tarifs des grands réseaux d'intérêt général.

vance d'un billet valable seulement pour la date qui y est portée et pour la classe de voiture qu'il indique. »

Ce texte, d'une indéniable clarté, détermine les conditions de formation du contrat de voyage, définit le billet, et régleme la durée pendant laquelle il pourra être utilisé.

**207.** « Le transport des voyageurs est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place » : donc c'est ce paiement qui forme le contrat et met le chemin de fer dans l'obligation d'effectuer le transport suivant les conditions de temps et de confort résultant des tarifs, eu égard au prix payé.

L'administration du chemin de fer ne peut refuser le transport qu'en cas de force majeure; elle n'a pas le loisir de fermer ses portes ou ses guichets lorsqu'elle juge le nombre des voyageurs suffisant pour compléter son train; elle est tenue d'assurer une place à tous ceux qui se présentent (V. nos 185 et 186). Il s'ensuit que tout voyageur qui, ayant offert en temps utile le prix de sa place, n'a pu ensuite, du fait du chemin de fer, prendre le train qu'il désirait, est fondé à actionner en dommages-intérêts l'administration responsable.

**208.** Le paiement « est constaté par la délivrance d'un billet » : le billet que l'administration du chemin de fer est tenue de délivrer, est, par conséquent, le titre du transport; la lettre de voiture, pour ainsi dire, du voyageur; en tout cas, la preuve du contrat, et c'est pourquoi il en énonce sommairement les conditions.

C'est ainsi qu'on voit figurer sur la plupart des billets, le réseau, la date d'émission, les gares de départ et de destination, le tarif appliqué et le prix payé. Certains indiquent même l'itinéraire : un billet de Nîmes à Paris porte, par exemple, « via Tarascon ou Givors-Dijon », parce que ces itinéraires, entre lesquels le voyageur a le choix, ne sont pas les plus courts entre les points terminus Nîmes et Paris.

Par contre, un billet du chemin de fer de Ceinture de Paris, pris à la gare de Charonne pour celle de Ménilmontant, porte pour toute indication de destination : « 1<sup>re</sup> zone ». Cette mention suffit à faire connaître que ce billet est valable de la gare de Charonne à la deuxième gare suivante (Bel-Air dans un sens, Belleville-Villette dans l'autre) et pour les gares ou haltes intermédiaires entre ces points : halte de la rue d'Avron et gare de l'avenue de Vincennes d'une part, gare de Ménilmontant, d'autre part (V. n° 627).

Sur les billets des lignes métropolitaines de Paris aucune mention de destination n'est même nécessaire, puisque ces billets sont valables de la gare d'origine à un point quelconque des deux réseaux.

Des caractéristiques de couleur, des indications numériques autres que celles de la date, et des poinçonnages diversement découpés permettent aux agents de s'assurer d'un coup d'œil des conditions d'utilisation et de validité des billets. Ainsi, la mention relative à la destination est ordinairement suivie de nombres correspondant à un certain classement, et la non-concordance de ces nombres avec le nom de la gare révélerait une falsification.

**209.** On vient de voir que les billets de voyage portent, de manière plus ou moins explicite, l'indication de l'administration qui les a délivrés : ces titres ne sont donc opposables qu'à cette administration ou à celles qui lui succèdent pour une partie du parcours convenu, lorsque celui-ci excède les limites de son réseau.

Mais en général il n'est fait aucune mention, sur ces mêmes billets, du nom du voyageur. Est-ce à dire que ce sont des titres au porteur, transmissibles par simple tradition, de la main à la main, comme tous les titres de cette nature? Oui, dans une certaine mesure, en ce sens que si, par ailleurs, aucune clause des règlements ou tarifs applicables en l'espèce ne l'interdit, le voyageur peut faire prendre son billet par un tiers ou même l'acheter d'un tiers (e. g. une personne qui renonce au voyage qu'elle avait en vue); mais la faculté de négocier le billet doit cesser dès que le voyage, qui est comme le paiement fait par l'administration débitrice dudit voyage, a reçu un commencement d'exécution : le contrat comporte en effet le transport de bout en bout d'une seule personne; le fractionnement du parcours pourrait occasionner au voiturier des frais qu'il n'a pas prévus ou le frustrer d'avantages sur lesquels il était en droit de compter; d'autre part, l'individualité du voyageur, qui était jusque-là restée inconnue du chemin de fer, se révèle et se précise dès que ledit voyageur prend place dans le train... Par l'effet de l'utilisation dont il est l'objet, le billet devient donc personnel et par suite incessible : il ne peut plus être cédé que du consentement du voiturier .

**210.** Il résulte de l'extrait des tarifs généraux cité n° 206, que le billet de voyage est « valable seulement pour la date qui y est portée »; parfois même le billet ne donne droit d'accès que dans tel ou tel train déterminé. L'on peut donc poser ce principe que les billets de voyage doivent être utilisés suivant les conditions de validité propres à chacun d'eux, que tout billet périmé est nul au point de vue de l'usage qui pourrait en être fait, et que le voyageur monté dans un train avec un billet périmé ou non valable pour ce train a commis la contravention prévue par l'article 58, -1°, du règlement de 1846-1901 (V. n° 192).



Mais lorsque, pour une cause ou pour une autre, le billet n'a pas été utilisé en temps opportun, il n'en reste pas moins la preuve du paiement, fait par le voyageur au chemin de fer, du prix d'un voyage projeté. Nul en tant que titre de transport, il ne l'est pas en tant que reçu de la somme versée, et l'obligation contractée par le chemin de fer ne peut être éteinte par le seul fait que le temps marqué pour son exécution est écoulé. En conséquence, si le voyage a été empêché par un événement de force majeure ou par le fait de l'une des parties, la résiliation du contrat ou sa modification devront être réglées conformément au droit commun.

L'empêchement provient-il du cas fortuit ou de la force majeure, aucuns dommages-intérêts ne seront dus de part ni d'autre (V., n° 73, C. civ., art. 1148), mais le prix du billet devra être remboursé en échange de celui-ci, comme paiement indû d'une obligation devenue sans cause (V. C. civ., art. 1131, *supra*, n° 111, et art. 1235), à moins que le voyageur n'accepte qu'il soit simplement rendu valable pour une date ultérieure.

L'inexécution du contrat est-elle due à la faute du chemin de fer, celui-ci devra rembourser le billet ou le rendre valable pour une date ultérieure, sans préjudice, s'il y a lieu, des dommages-intérêts qui pourraient être dus au voyageur à raison du retard qu'il a subi.

Enfin si l'inexécution provient du fait du voyageur lui-même, celui-ci aura encore droit, en principe, au remboursement ou à la prolongation de validité du billet périmé; mais il sera tenu d'indemniser le chemin de fer à raison du préjudice qu'il lui aura causé et du gain dont il l'aura injustement privé (V., nos 69 et 70, les art. 1149 et suivants du C. civ.) en concluant un contrat auquel, par son fait, il n'a pas été donné suite. Ces dommages-intérêts viendront, le cas échéant, en déduction de la valeur du billet et pourront même l'atteindre, mais non la dépasser, puisque, le prix du billet étant l'allocation totale que le chemin de fer devait toucher comme salaire, le préjudice résultant de ce qu'il a été empêché d'effectuer le transport ne saurait évidemment être supérieur.

Il n'y a pas de jurisprudence donnant la solution des questions traitées dans le présent numéro, mais cette absence même de décisions judiciaires prouve que les difficultés de ce genre sont toujours réglées à l'amiable entre les parties intéressées : lorsqu'un voyageur a laissé, par sa faute, périmer son billet, on ne fait ordinairement aucune difficulté pour prolonger sa durée de validité ou même pour rembourser sa valeur, à moins, bien entendu, que quelque clause du tarif appliqué ne l'interdise, ou qu'il ne paraisse y avoir eu, de la part du porteur du billet périmé, quelque tentative de fraude.

**211.** L'opinion qu'on a émise dans le numéro précédent s'applique aussi lorsque, contrairement à la disposition finale de la clause des tarifs généraux citée n° 206, un voyageur est monté dans un compartiment d'une classe supérieure à celle indiquée par son billet.

Ce voyageur pourra être poursuivi pour contravention à l'article 58 du règlement de 1846-1901 (V. n° 192), mais, en tout cas, l'administration du chemin de fer, n'aura à lui réclamer que le supplément correspondant à la différence entre le prix qu'il a payé et le prix dû pour la place occupée : le billet, quoique non valable au point de vue de l'utilisation qui en a été faite, n'en a pas moins conservé toute sa valeur en tant que titre représentatif de la somme versée.

**212.** Une disposition des tarifs généraux de grande vitesse (art. 6, § 2), dont il sera parlé plus loin (n° 686), oblige les voyageurs à rendre leur billet à l'arrivée; cela est de droit lorsque le transport a été effectué convenablement et suivant les conditions résultant du tarif : la remise du titre fera, conformément à l'article 1282 du Code civil, « preuve de la libération » du chemin de fer.

Mais, pour cette raison même et parce que le billet de voyage est le seul titre de transport délivré au voyageur pour sa personne, la seule pièce qui constate l'existence et les conditions du contrat, le voyageur sera fondé à conserver ce titre par devers lui, tant que le contrat n'aura pas reçu une exécution complète et satisfaisante, ou tout au moins à exiger une pièce équivalente, un reçu par exemple, suffisamment explicite, qui lui permette de faire valoir ultérieurement ses droits.

C'est ainsi que procèdent ordinairement les administrations de chemins de fer en cas de retard : la gare d'arrivée remet au voyageur, en échange de son billet, un reçu constatant à la fois et le retard du train et la présence du voyageur dans ce train. Cette pratique pourrait être avantageusement suivie toutes les fois qu'un voyageur a éprouvé en cours de route quelque dommage dont la cause peut être constatée au moment de l'arrivée.

**213.** On a vu, n° 207, que le voyageur, par le paiement du prix de sa place, a formé le contrat. A partir du moment où ce paiement a été effectué, il a droit non seulement au transport de sa propre personne mais encore au transport de ses bagages, dans les conditions prévues par les tarifs ou règlements en vertu desquels le billet a été délivré.

Aucun autre titre n'aura à lui être remis pour ceux de ses colis qu'il conservera auprès de lui, sous ses yeux, sous sa garde, faisant comme

corps avec sa personne; mais le chemin de fer devra lui donner récépissé des colis dont il prendra charge pour les transporter dans ses fourgons, hors de la présence des voyageurs.

Ce récépissé, auquel on donne le nom de *bulletin de bagages*, n'est pas, il importe de le remarquer, la constatation, le titre, d'un nouveau contrat, mais un simple reçu d'objets, qui complète le contrat de transport résultant du billet, à peu près comme une vente de fonds de commerce, par exemple, serait complétée par l'inventaire des marchandises vendues avec la clientèle et le droit au bail.

Ce caractère de simple reçu subsiste alors même qu'un prix spécial serait stipulé pour les bagages, car la perception de ce prix et les conditions du transport dépendent essentiellement et toujours, ainsi qu'on le verra plus loin (n° 707), du contrat de voyage.

**214.** Le bulletin de bagages contient toutes les indications nécessaires pour identifier les colis et permettre de les reconnaître à l'arrivée : leur poids, leur nombre et le numéro des étiquettes qui y seront apposées par le chemin de fer. Il mentionne également la somme perçue et les éléments qui en justifient la perception : outre le poids des colis, le nombre de places, les points d'arrivée et de destination, et, s'il y a lieu, l'itinéraire; ces derniers renseignements d'après les billets de voyage présentés lors de l'enregistrement.

Le contrat de transport afférent aux bagages remis au chemin de fer se prouvera donc, pour ce qui est de la consistance des colis, par le bulletin de bagages, et, pour le surplus, tant par ce bulletin que par le billet de voyage.

On trouvera n° 708 un modèle de bulletin de bagages accompagné des explications utiles.

**215.** A l'instar du billet, le bulletin de bagages devrait, théoriquement, être personnel au voyageur; mais les nécessités du service des chemins de fer ont conduit à en faire un véritable titre au porteur : rien n'y révèle le nom ni l'identité de l'ayant droit. En conséquence, l'administration du chemin de fer sera déchargée par la remise au porteur, en la gare destinataire, des colis qui y sont mentionnés. D'où la nécessité pour le propriétaire des bagages, de ne se dessaisir de son bulletin qu'à bon escient, après s'être assuré que ses colis sont au complet et en bon état.

Toutefois, l'on doit ajouter que le fait d'avoir perdu son bulletin n'empêcherait pas le voyageur de rentrer en possession de ses colis, à condition, bien entendu, de fournir au chemin de fer de suffisantes justifications.

## SECTION II

*Contrat d'expédition.*

## § 1. — De la déclaration d'expédition.

216. Une déclaration est obligatoire pour les matières dangereuses apportées au chemin de fer. — 217. Une déclaration d'expédition est exigée par les tarifs pour les objets quelconques présentés au transport; indications qu'elle doit contenir. — 218. La déclaration d'expédition se substitue à l'un des exemplaires de la lettre de voiture. — 219. Différence entre la déclaration du danger et la déclaration d'expédition. — 220. Ces deux déclarations peuvent être faites en un seul texte. — 221. La déclaration d'expédition forme le contrat de transport et rend le chemin de fer responsable des envois qui lui ont été remis. — 222. Elle est l'instrument nécessaire de ce contrat. — 223. La déclaration d'expédition inexacte rend son auteur passible de sanctions pénales, si l'inexactitude peut avoir pour effet de léser des intérêts du chemin de fer. — 224. Ce principe, quoique contesté par certains auteurs, résulte d'une jurisprudence formelle et constante. — 225. Le chemin de fer a le droit d'exiger, au départ ou à l'arrivée, la vérification intérieure des colis. — 226. L'ouverture doit en être faite par l'expéditeur ou le destinataire, et à leurs frais. — 227. Elle ne peut être exigée, pour les colis à grande vitesse, que si le chemin de fer a des motifs de présumer la fraude. — 228. Procédure du procès-verbal pour fausse déclaration sur la nature de la marchandise. — 229. Procédure de la constatation lorsque la vérification des colis ne révèle aucun fait délictueux. — 230. Déclaration d'un poids inexact.

216. Il a été déjà dit un mot, n° 195, de l'article 61 du règlement de 1846-1901, aux termes duquel « les personnes qui voudront expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les gares du chemin de fer ».

Il y a donc, pour toutes les marchandises de cette nature, obligation formelle, imposée aux expéditeurs, d'en faire la déclaration à l'instant même où ils les apportent dans les gares.

Ces mêmes matières sont astreintes d'autre part, ainsi qu'on l'a dit n° 194, à certaines conditions d'emballage et de transport qui font l'objet d'un règlement spécial; mais, indépendamment de ces conditions d'emballage ou de transport dont l'inobservation entraînerait des sanctions pénales, la seule absence de déclaration donnerait lieu, sans aucun doute, à l'application des peines prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (V. n° 168).

217. Or ce n'est pas seulement pour les matières mentionnées à l'article 21 du règlement de 1846-1901 que la déclaration est obligatoire, mais bien pour tout objet présenté au chemin de fer en vue d'un contrat d'expédition.

A la vérité, l'obligation d'une déclaration n'est formellement prescrite par aucun texte de loi; on peut toutefois en trouver l'indication implicite dans les articles 50 du règlement de 1846-1901 et 49 du cahier des charges : ces articles, dont on a eu déjà l'occasion de parler n° 184, prescrivent, en effet, l'enregistrement des colis, bestiaux et objets quelconques au fur et à mesure de leur présentation au transport, et il serait évidemment bien difficile aux administrations de satisfaire convenablement à cette prescription, si aucune déclaration ne leur était faite au sujet du contenu des colis qui leur sont remis.

Mais, d'autre part, la déclaration d'expédition est formellement imposée aux expéditeurs par les tarifs concernant les expéditions proprement dites.

« Toute expédition », dit, par exemple, l'article 44 des tarifs généraux de petite vitesse, « doit être accompagnée d'une déclaration, datée et signée, indiquant :

« 1° Le nom et l'adresse de l'expéditeur;

« 2° Le nom et l'adresse du destinataire;

« 3° Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques ou adresses;

« 4° La mention à domicile ou en gare, selon que la marchandise devra ou non être camionnée (en l'absence de cette mention, la marchandise sera adressée en gare);

« 5° La mention en port dû ou en port payé;

« 6° La somme (en toutes lettres) à faire suivre, soit comme déboursé, soit comme remboursement, et le tarif à appliquer au retour des fonds;

« 7° La mention que les frais de retour des remboursements sont à la charge, soit de l'expéditeur, soit du destinataire;

« 8° La demande de comptage, si l'expéditeur désire que le nombre des pièces soit inscrit sur le récépissé, conformément à l'article 50 des conditions d'application, et moyennant, s'il y a lieu, le paiement de la taxe fixée par l'article 17 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'arrêté ministériel du 28 février 1903.

« S'il s'agit de colis soumis aux contributions indirectes ou à la douane, l'expéditeur fournira à la compagnie telles pièces et tels renseignements que de besoin, afin que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

« Toute expédition qui ne serait pas complétée dans les vingt-quatre heures peut être refusée; et la marchandise renvoyée au domicile de l'expéditeur ou dans un magasin public, à ses frais. »

On trouvera, page 152, un spécimen de déclaration d'expédition, suivi du récépissé correspondant. La déclaration a été établie au moyen de l'imprimé en usage sur le réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, auquel appartient la gare de départ : c'est ainsi que cela se fait généralement dans la pratique; mais le modèle du réseau expéditeur n'a rien d'obligatoire : chacun reste libre de faire ses déclarations sur un imprimé à soi ou sur un papier quelconque, pourvu qu'elles contiennent tous les renseignements utiles.

**218.** Il est à peine besoin de faire remarquer au lecteur la grande ressemblance entre le texte cité sous le numéro précédent et celui de l'article 101 du Code de commerce (V. n° 25), où sont énoncées les diverses indications que doit contenir la lettre de voiture.

C'est qu'en effet la déclaration d'expédition se substitue le plus souvent à la lettre de voiture, ou du moins à l'exemplaire de cette pièce destiné à rester aux mains du voiturier.

Ces deux documents, déclaration d'expédition et lettre de voiture, ont même valeur juridique; ils font foi jusqu'à preuve contraire (V. n° 225), aussi bien l'un que l'autre, de toutes les énonciations qu'ils renferment, et la déclaration d'expédition, appelée à constater, comme la lettre de voiture, les conditions du transport convenu, doit, comme elle, fournir la preuve du contrat et de la consistance des objets auxquels il se rapporte.

**219.** Mais, avant d'étudier plus amplement la valeur et les effets de la déclaration d'expédition, il convient de signaler quelques différences importantes entre elle et la déclaration spéciale dont l'obligation résulte de l'article 61 du règlement de 1846-1901.

1° Celle-ci, que, pour la commodité du langage, on appellera « déclaration du danger », est une mesure de police destinée à permettre au personnel du chemin de fer de prendre les précautions nécessaires en vue de la sécurité publique; le but de la déclaration d'expédition est tout autre et exclusivement privé : elle renseignera le voiturier sur la nature des objets présentés, ainsi que sur les conditions futures du contrat de transport, et lui permettra de prendre toutes dispositions utiles à son propre intérêt.

2° Malgré que les rédacteurs de l'article 61 du règlement de 1846-1901 paraissent n'avoir envisagé que les matières dangereuses destinées à être « expédiées », il est certain que la déclaration du danger doit être faite, au vœu de cet article, pour les matières que leurs possesseurs voudraient faire transporter comme bagages, et même pour celles qu'ils auraient l'intention de déposer à la consigne (V. nos 194

à 196); la déclaration d'expédition est obligatoire pour les marchandises et objets quelconques, mais seulement lorsqu'ils doivent faire l'objet d'un contrat d'expédition.

3° La déclaration du danger n'est astreinte à aucun formalisme particulier : il suffit, pour que la prescription réglementaire soit satisfaite, que les agents aient connaissance de la nature de l'objet au point de vue du danger qu'il présente; la déclaration d'expédition doit être complète, exacte et conforme aux prescriptions des tarifs : elle doit renseigner le chemin de fer au point de vue de l'application de ces derniers.

4° Enfin, celui qui apporterait dans une gare des matières dangereuses sans faire immédiatement la déclaration prescrite par l'article 61 du règlement de 1846-1901, commettrait *ipso facto* une contravention à cet article; celui qui, voulant expédier des marchandises ou objets quelconques, les apporte sans faire de déclaration d'expédition, ne commet aucune contravention, mais il reste sans lien de droit conventionnel avec le chemin de fer.

**220.** Malgré les différences qui viennent d'être indiquées, la déclaration du danger, n'étant astreinte à aucun formalisme particulier, pourra se confondre avec la déclaration d'expédition, et être explicitement ou même implicitement comprise dans le texte de celle-ci. Dans ce cas, la déclaration d'expédition, qui doit déjà être exacte au point de vue de l'application des tarifs, devra en outre renseigner les agents sur le caractère dangereux ou nuisible des objets remis, et se conformer strictement, à cet égard, aux prescriptions du règlement du 12 novembre 1897 (V. n° 1176 et suivants).

**221.** On pourrait être tenté de considérer la déclaration d'expédition comme une demande de transport. Il n'en est rien cependant; en raison du défaut de liberté des entrepreneurs de transports par voie ferrée, l'expédition ne peut être demandée ni offerte : elle est présentée et déclarée; le chemin de fer est *tenu de l'accepter* lorsqu'elle est dans des conditions réglementaires, et *tenu de la refuser* dans le cas contraire.

Il suit de là :

1° Que la remise des objets et de la déclaration d'expédition suffit à former le contrat et à créer, entre l'expéditeur et l'administration du chemin de fer, le lien de droit qui obligera celle-ci à effectuer le transport dans les conditions de délai et autres résultant des tarifs applicables (V. n° 234);

2° Que, conformément à l'article 1783 du Code civil (V. n° 87), le

chemin de fer assume, en qualité de voiturier, la responsabilité des envois qui lui ont été « remis » dûment accompagnés de la déclaration d'expédition, aussitôt que ces envois et les déclarations correspondantes sont entre les mains de ses agents.

**222.** Inversement, le chemin de fer serait fondé à soutenir, au cas où des objets auraient été déposés sur le quai ou dans la gare sans déclaration d'expédition, qu'il n'a pu, en tant que voiturier, prendre charge de ces objets, puisque « toute expédition *doit* être accompagnée d'une déclaration » (V. n° 217).

Sans doute, sa responsabilité pourrait être engagée pour d'autres causes, mais encore serait-il nécessaire que l'existence de ces causes fût établie par l'ayant droit.

En définitive, si la déclaration d'expédition, jointe à la remise des objets, suffit à former le contrat de transport, elle est l'instrument *nécessaire* de ce contrat.

**223.** L'obligation pour l'expéditeur de remettre au chemin de fer, en même temps que la chose à transporter, une déclaration d'expédition, emporte évidemment obligation de faire cette déclaration complète, exacte et en conformité des tarifs. La Cour de cassation, suivant la jurisprudence dont il a été parlé n° 200, applique même les sanctions pénales de l'article 21 de la loi de 1845 (n° 168, p. 87, note 2) aux déclarations d'expéditions dont l'inexactitude a eu ou pouvait avoir pour effet de léser les intérêts du chemin de fer. Bien que l'étude détaillée de cette question ne rentre pas dans le cadre du présent ouvrage, il est nécessaire, à cause de son importance pratique, d'en faire un exposé complet.

Procès-verbal était dressé, le 5 janvier 1897, par le commissaire de surveillance administrative de Fougères, contre Rives, mégissier à Mazamet, pour avoir expédié à Fougères, en les déclarant « peaux *tannées* », des marchandises qui « d'après l'échantillon prélevé et les renseignements du chef de gare » auraient dû être déclarées « peaux *préparées, teintées et vernies* »; l'inexactitude de cette déclaration avait eu pour résultat la perception d'un prix de transport inférieur de 21<sup>f</sup> 25 au prix réellement dû : la classification des marchandises en vigueur à cette époque reprenait, en effet, les dénominations « peaux lissées, maroquinées, préparées non dénommées, tannées non dénommées, teintées, vernies », et l'indication « peaux *tannées* », sur la déclaration, avait entraîné l'application des prix concernant les peaux *tannées non dénommées*, prix légèrement inférieurs à ceux applicables aux peaux *préparées, teintées ou vernies*. La déclaration « peaux



tannées » n'était pas matériellement inexacte, puisque les peaux transportées étaient bien des peaux tannées, mais elle était incomplète au point de vue de l'application de la taxe.

A la suite de ce procès-verbal, un premier jugement, rendu par le tribunal correctionnel de Castres le 2 avril 1897, avait relaxé le prévenu Rives, « attendu que la contravention relevée contre lui n'était pas établie »; mais une information ultérieure ayant fait découvrir que la déclaration d'expédition avait été signée par Bonnafous, gendre et employé de Rives, de nouvelles poursuites furent intentées contre Bonnafous, comme auteur de la contravention, et contre Rives, son patron, comme civilement responsable. Un nouveau jugement du tribunal correctionnel de Castres, en date du 7 mai 1897, relaxa Bonnafous pour les motifs suivants :

« Attendu qu'il répugne à l'esprit de voir une fausse déclaration dans le fait de dénommer peaux *tannées* des peaux qui, en outre, sont *teintées* et *vernies*, alors surtout que l'auteur de la déclaration n'a nullement cherché à induire la compagnie en erreur sur la nature de la marchandise, et que, si erreur il y a, cette erreur paraît avoir été partagée par les agents de la gare expéditrice; qu'au surplus il faut bien convenir que, selon le langage usuel, il n'existe pas une différence de nature entre des peaux *tannées* et des peaux *préparées, teintées* et *vernies*;

« Attendu que l'on ne saurait sérieusement objecter que l'article 42 du tarif, en prescrivant la déclaration de la nature du colis, a entendu viser par là la nature toute spéciale des marchandises, telles qu'elles se trouvent prévues et classées par les tarifs; qu'en effet, ce serait alors imposer aux simples particuliers la connaissance obligatoire des dispositions et des détails des tarifs des compagnies, et que les divers articles de ces règlements sont parfois assez compliqués pour que leur interprétation présente de réelles difficultés; que c'est ainsi, par exemple, que, lorsque la marchandise ne figure pas au tarif général, on doit la ranger dans la catégorie à laquelle elle se rattache naturellement ou dans laquelle elle est contenue *in genere* (Cass. civ., 26 déc. 1888) (1); que cette classification pourra souvent être erronée ou soulever de légitimes contestations; que l'on voit par là combien il peut être mal aisé, pour l'expéditeur, de faire une déclaration exacte et complète; que, sans doute, toute erreur en semblable matière est susceptible de redressement devant la juridiction civile, mais qu'il n'est pas admissible que toute erreur de la part de l'expéditeur l'expose fatalement à des poursuites correctionnelles; qu'il paraît contraire à tous les principes du droit pénal de punir une déclaration insuffisante ou inexacte, faite, comme dans l'espèce, par suite d'une erreur involontaire qu'il était difficile, sinon impossible, d'éviter;

« Attendu, en conséquence, que le fait relevé à la charge de Bonnafous ne constitue ni délit ni contravention, etc. »

(1) Cass. civ. 26 déc. 1888 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Vialar et Ch. de fer du Nord).

Ce jugement a été confirmé par la cour d'appel de Toulouse, le 17 juin 1897, dans les termes suivants :

« La seule obligation imposée aux expéditeurs est d'indiquer loyalement et sincèrement la nature des objets expédiés... Il est constant, pour la Cour, que Bonnafous a réellement expédié des « peaux »; qu'en ajoutant sur sa déclaration la qualification de « tannées », il n'a nullement fait une fausse déclaration, mais qu'il a entendu, au contraire, donner à sa déclaration une précision particulière et rigoureusement exacte. Cette qualification de « peaux tannées » n'avait nullement pour but de faire croire que ces peaux ne pouvaient pas recevoir telle autre dénomination prévue au tarif mais ignorée de Bonnafous; dans ces conditions, Bonnafous n'a commis ni délit ni contravention. »

L'argumentation du jugement du tribunal de Castres et de l'arrêt confirmatif était défectueuse, comme le fait remarquer Lamé Fleury (1), en ce sens qu'elle considère la question au point de vue *moral*, pour conclure, au point de vue *légal*, qu'il n'y a « ni délit ni contravention »; aussi ne devait-elle pas trouver grâce devant la Cour de cassation, dont les tendances antérieures (2) se sont affirmées et précisées, à cette occasion, dans un arrêt de la chambre criminelle, en date du 10 décembre 1897, qui est ainsi conçu :

« Vu les articles 21 de la loi du 15 juillet 1845, 50 et 79 (actuellement 50 et 76) de l'ordonnance du 15 novembre 1846, 42 et 43 (actuellement 44 et 45) du règlement des tarifs des transport à petite vitesse (3);

« Attendu, en fait, que l'arrêt attaqué a relaxé Bonnafous et Rives, poursuivis, le premier comme auteur principal, le second comme civilement responsable, à raison d'une infraction aux lois et ordonnances sur l'exploitation des chemins de fer, résultant d'une fausse déclaration dans l'expédition d'une marchandise déclarée comme « peaux tannées », tandis que, suivant l'administration, elle aurait dû être déclarée comme « peaux pré-

(1) *Op. cit.* (*supra*, 142, p. 70, note), p. 966.

(2) Arr. Ch. crim. 23 juin 1864 (Pigneau c. Ch. de fer de l'Ouest) et 9 août 1872 (Min. publ. c. Rondel) admettant des condamnations correctionnelles pour déclaration de valeur inférieure à celle de l'envoi, en vue de se soustraire au paiement d'une partie des droits dus d'après le tarif. Dans le dernier de ces deux arrêts, le fait est qualifié de contravention à l'arrêté ministériel du 3 avril 1862, ce qui amène Lamé Fleury à faire cette remarque, dans le *Bulletin annoté des chemins de fer* (1872; p. 252-253), que le document du 3 avril 1862 sur le « mode de conditionnement des expéditions de finances », etc., « ne peut, ni au fond, ni en la forme, être qualifié d'arrêté ministériel »; qu'il est « sans date (le 3 avril 1862 est celle de la circulaire ministérielle au personnel du contrôle de l'État), sans visa, sans considérants, sans préambule aucun, sans signature » (V. n° 725).

(3) Par cette expression « règlement des tarifs de transport à petite vitesse », qui ne correspond à rien de précis dans la terminologie des chemins de fer, la Cour désigne les « conditions générales d'application des tarifs de petite vitesse ».

parées, teintées et vernies » et soumise, à ce titre, à un tarif supérieur à celui qui lui avait été appliqué; que ledit arrêt a donné pour motif du renvoi par lui prononcé « que rien n'oblige les expéditeurs à désigner rigoureusement, dans leurs déclarations, les objets livrés aux compagnies, selon les distinctions des tarifs, et qu'il leur suffit de faire des déclarations *loyales et sincères* bien qu'approximatives »;

« Attendu, en droit, que les tarifs et règlements généraux relatifs à l'exploitation des chemins de fer, une fois revêtus de l'approbation nécessaire pour leur mise en vigueur, acquièrent force de loi et doivent être l'objet d'une application rigoureuse;

« Attendu, en effet, que l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 punit toute contravention aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, ainsi qu'aux arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du ministre des travaux publics pour l'exécution desdites ordonnances;

« Que les prescriptions relatives au transport des marchandises et à la perception des tarifs, ainsi que les dispositions des décisions prises pour en assurer l'exécution, constituent des obligations réciproques et que les mesures ordonnées par l'autorité compétente pour garantir la fidèle perception des tarifs doivent être obéies aussi bien par les expéditeurs que par les compagnies fermières ou concessionnaires, et sont également protégées par la loi pénale;

« Attendu qu'aux termes de l'article 42 (actuellement 44) du *Règlement sur les conditions d'application* (1) des tarifs de petite vitesse, « toute expédition doit être accompagnée d'une déclaration datée et signée indiquant : 3° le nombre, le poids et la *nature* des colis à expédier »; que cette obligation doit s'entendre nécessairement de la nature exacte des marchandises à transporter, puisque c'est d'après cette nature que doit être faite la perception du prix de transport fixé par les tarifs régulièrement approuvés et ayant force de loi;

« Attendu, d'autre part, qu'il n'y a à rechercher *ni la bonne foi ni l'intention des parties*; que la contravention réside tout entière dans le fait même matériel commis en infraction aux dispositions de la loi;

« D'où il suit qu'en prononçant le renvoi pour les motifs précités, l'arrêt entrepris a expressément violé les articles 21 de la loi du 15 juillet 1845 et 79 (actuellement 76) de l'ordonnance du 15 novembre 1846;

« Casse et annule (2). »

Les conséquences à tirer de cet arrêt sont les suivantes :

1° L'indication de la nature des marchandises, dans la déclaration d'expédition, doit être précise et faite en vue de l'application des tarifs, de telle sorte que ceux-ci puissent être exactement appliqués en se basant uniquement sur ladite déclaration;

2° Même *loyale et sincère*, cette déclaration constitue néanmoins une contravention si elle peut avoir pour effet une fausse application des

(1) Observation analogue à celle de la note précédente : la Cour de cassation désigne ainsi les « conditions générales d'application ».

(2) Cass. crim. 10 déc. 1897 (Min. publ. c. Bonnafous et Rives).

tarifs et elle est, à ce titre, passible des sanctions pénales prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845;

3° La contravention résidant dans le seul *fait matériel* de la déclaration inexacte, indépendamment de toute intention frauduleuse, c'est le signataire de la déclaration qui encourt les pénalités applicables, sans pouvoir exciper de sa bonne foi.

**224.** Si l'on admet que les tarifs, et, d'une manière générale, toutes les mesures destinées à assurer la « fidèle perception des taxes », sont indistinctement et également « protégés par la loi pénale », la jurisprudence de la Cour de cassation est pleinement justifiée dans toute la rigueur de ses conséquences : l'infraction n'est pas, en effet, d'avoir fait une déclaration fautive ou inexacte; elle a consisté dans le fait d'une déclaration qui, même sincère, même matériellement exacte, a entraîné ou pouvait entraîner une fautive application des tarifs.

Mais plusieurs auteurs, notamment Lamé Fleury, ont toujours combattu l'application d'une sanction pénale à l'inobservation des clauses des tarifs, et, suivant eux, la déclaration inexacte ne pourrait constituer qu'un dol civil, une faute lourde, ou mieux un quasi-délit, susceptible seulement d'entraîner des réparations civiles.

Quoi qu'il en soit de la valeur de cette thèse, la jurisprudence contraire est assez formelle et assez bien assise pour que tribunaux et expéditeurs soient obligés de s'y soumettre : ceux-ci en désignant leurs marchandises, dans les déclarations d'expédition, sous des dénominations rigoureusement conformes aux indications correspondantes des tarifs; ceux-là en appliquant les sanctions pénales portées en l'article 21 de la loi de 1845 à tout signataire d'une déclaration d'expédition susceptible d'entraîner une insuffisance de perception.

**225.** L'obligation, pour l'expéditeur, de déclarer avec précision et par écrit la nature des marchandises qu'il présente, donne à la pièce ainsi créée une valeur juridique considérable : la déclaration d'expédition, une fois acceptée par le chemin de fer, pourra faire preuve, pour et contre l'un et l'autre des contractants; elle est, ainsi qu'il a été dit n° 218, l'un des exemplaires du contrat de transport. Émanant de l'expéditeur, il est juste que le voiturier ait le droit d'en vérifier l'exactitude avant de l'accepter et de délivrer le récépissé. Aussi cette obligation d'une déclaration d'expédition, que l'on ne rencontrait pas en droit commun (V. n° 37) mais qui s'applique à tous les transports par chemin de fer, se double-t-elle, au profit des administrations qui effectuent de tels transports, du droit corrélatif de

vérifier les colis tant intérieurement qu'extérieurement *avant de les accepter*.

Ce droit, implicitement compris dans les dispositions qui prescrivent la déclaration, est en outre explicitement prévu dans la plupart des tarifs généraux des chemins de fer français.

Pour les grands réseaux d'intérêt général, les clauses y relatives sont ainsi conçues :

TARIFS GÉNÉRAUX DE GRANDE VITESSE, article 49. — « Fausse déclarations. — Si la compagnie a des motifs de présumer la fraude dans les déclarations faites sur la nature des marchandises, elle peut, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture des colis. Procès-verbal est dressé de cette opération. »

TARIFS GÉNÉRAUX DE PETITE VITESSE, article 45. — « Fausse déclarations. — La compagnie peut, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture des colis pour vérifier l'exactitude des déclarations, en ce qui concerne la nature de la marchandise. Procès-verbal est dressé de cette opération. »

Ces textes, ont à la fois pour but de constater un droit, d'en déterminer les limites et d'en réglementer l'usage,

**226.** « La compagnie », y est-il dit, « peut, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture des colis. »

« Exiger l'ouverture », mais non « procéder à l'ouverture ». Si l'on remarque, d'autre part, que la vérification ne doit avoir lieu qu'au départ ou à l'arrivée, on en peut conclure que l'ouverture doit être faite par l'expéditeur ou par le destinataire et à leurs frais; ils se trouvent, du reste, toujours sur les lieux l'un ou l'autre lors de la remise et de la livraison, et leur présence est nécessaire pour la reconnaissance des colis qui doivent être ouverts.

En conséquence, il n'appartient à personne de se substituer à l'expéditeur ou au destinataire pour une ouverture de colis; les représentants de l'autorité eux-mêmes, commissaires de surveillance administrative ou autres, sont sans droit et sans qualités à cet égard, hormis le cas, bien entendu, où, à raison des circonstances, ils pourraient être appelés à perquisitionner dans le colis.

**227.** A noter que pour les expéditions à grande vitesse les administrations ne peuvent exiger l'ouverture des colis que si elles ont « des motifs de présumer la fraude ».

Il résulte de cette disposition des tarifs que si l'agent du chemin de fer qui requiert une ouverture de colis ne déclare pas avoir des motifs de présomption de fraude, l'expéditeur ou le destinataire peuvent

refuser de procéder à la vérification demandée et le représentant de l'autorité, s'il a été requis, doit refuser d'y assister.

Même, s'il était établi qu'il a été procédé sans motif plausible à une ouverture de colis, l'ayant droit pourrait éventuellement réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice que cette procédure injuste lui aurait causé.

228. D'après les textes précités des tarifs généraux, lorsque l'administration du chemin de fer a usé de son droit d'exiger l'ouverture des colis, « procès-verbal est dressé de cette opération »; mais ces textes ont omis de faire connaître par qui cette formalité devrait être remplie.

Les déclarations inexactes étant susceptibles de constituer des contraventions auxquelles s'appliquent les sanctions pénales de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (V. n° 223), il s'ensuit que les procès-verbaux d'ouverture de colis, dans le cas qui fait l'objet des paragraphes ci-dessus, peuvent être valablement dressés par tous les agents ayant qualité pour verbaliser en pareille matière.

La procédure de ces constatations se trouve donc réglée par les articles 23 et 24 de la loi du 15 juillet 1845, dont ci-après le texte :

« ART. 23. — Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres I<sup>er</sup> 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*, *gardes-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. »

Les « agents de surveillance et gardes *nommés* par l'Administration » dont il est parlé en l'article 23, sont tous les fonctionnaires du contrôle autres que les ingénieurs ou conducteurs; dans cette expression on doit notamment comprendre les commissaires de surveillance administrative, bien que ces fonctionnaires puissent déjà être compris

parmi les « officiers de police judiciaire ». Quant aux agents de surveillance et gardes *agrés* par l'Administration, ce sont les employés de chemins de fer admis par l'autorité administrative (en l'espèce le préfet du département de leur résidence) à prêter serment conformément à la clause y relative du cahier des charges (1).

Dans la pratique, les procès-verbaux pour fausse déclaration sont dressés soit par un agent assermenté du chemin de fer, soit, plus généralement, par le commissaire de surveillance administrative, dont les affirmations ont naturellement, devant l'autorité judiciaire, une valeur plus grande.

**229.** La procédure qui vient d'être indiquée ne doit recevoir application, en principe, que si la vérification du contenu des colis a fait ressortir l'inexactitude de la déclaration, car les divers fonctionnaires et agents mentionnés en l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 n'ont reçu de cette loi le pouvoir de verbaliser que pour la constatation des infractions à ladite loi et aux règlements qui prennent en elle leur base légale.

Cependant, d'après les articles des tarifs généraux cités n° 225, un « procès-verbal » doit être dressé toutes les fois qu'il est procédé à une ouverture de colis en vue de s'assurer de la nature du contenu, et quel que soit le résultat qu'aura donné l'opération.

Les fonctionnaires et agents énumérés plus haut peuvent certainement intervenir dans tous les cas; mais, si l'ouverture des colis ne révèle aucun fait pouvant constituer une contravention (certaine ou présumée), ils n'ont plus à cet égard aucun pouvoir judiciaire; leur *constatation* n'est plus qu'un témoignage, un certificat, qui tire sa plus ou moins grande valeur probante de l'autorité attachée à la personne dont il émane (2), mais qui ne saurait être considérée comme un procès-verbal dressé dans l'intérêt de la chose publique. La formalité de l'affirmation (dans les cas où elle est prévue par l'article 24), n'est plus nécessaire et n'ajouterait rien à la validité de cette pièce; d'autre part, elle ne peut plus recevoir *en débet* les formalités de timbre et d'enregistrement, mais doit être rédigée sur papier timbré et enregistrée, s'il y a lieu (3), contre paiement des droits.

---

(1) Cahier des charges, art. 64 : « Les agents et gardes que la compagnie établira soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres. »

(2) Voir à ce sujet ce qui est dit, nos 586 et suiv., des constatations qui sont quelquefois demandées aux commissaires de surveillance administrative par des particuliers ou par les administrations auprès desquelles ils sont placés.

(3) Voir la note 2 de la page 403.

230. On n'a envisagé, dans les numéros précédents, que la déclaration inexacte relativement à la *nature* de la marchandise, mais l'Administration des travaux publics estime, d'après une circulaire du 14 octobre 1896, que la déclaration inexacte quant au poids est également susceptible de donner lieu à des sanctions pénales.

« Les fausses déclarations portant sur le poids des marchandises », dit cette circulaire, « n'ont pas été considérées par tous comme constituant des infractions à la loi de 1845 et à l'ordonnance de 1846. Certains ont pensé que l'expéditeur ne pouvait être recherché s'il bénéficiait d'une taxe réduite par suite d'une déclaration inexacte de poids que la compagnie aurait dû vérifier. L'obligation qui incombe à cette compagnie n'infirmes en rien celle qui est imposée à l'expéditeur par les articles 42 (P. V.) et 47 (G. V.) (1). Il ne saurait être permis de spéculer sur la négligence des agents ou sur l'impossibilité matérielle où ils se trouvent parfois de peser tous les colis apportés à la gare en dernière heure. Les tribunaux se sont d'ailleurs à maintes reprises prononcés sur ce point, etc. »

En réalité, la jurisprudence s'est montrée jusqu'ici assez hésitante et il ne semble pas que la Cour de cassation ait jamais eu l'occasion d'émettre au sujet des déclarations de poids inexacts des principes formels comme ceux auxquels elle s'est arrêtée en matière de déclaration concernant la nature des marchandises. Il est juste de reconnaître toutefois que, par voie de conséquence, on serait amené à généraliser l'application de ces principes dans la forme où ils ont été formulés par certains arrêts, notamment par celui du 10 décembre 1897 cité n° 223, et à dire avec M. Picard (2) :

« ... En l'état actuel de la jurisprudence, l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 s'applique aux déclarations inexactes sur la *nature*, le *poids* ou la *valeur* (3) des marchandises confiées aux compagnies... Le tribunal n'a à rechercher, ni la bonne foi, ni l'intention de l'expéditeur, dont la condamnation se justifie par le seul fait de l'infraction matérielle aux clauses des tarifs. »

Mais une règle aussi générale et aussi rigoureuse aurait des conséquences pratiques iniques et même absurdes. Sans doute, il ne doit pas être permis aux expéditeurs de « spéculer sur la négligence des agents », comme dit la circulaire du 14 octobre 1896, mais il ne doit pas être permis davantage aux agents d'être négligents, ni de spéculer

(1) Actuellement 44 (P. V.) et 48 (G. V.); voir ci-dessus, n° 217, l'article 44 des tarifs généraux de petite vitesse.

(2) *Loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 665.

(3) Voir n° 295 pour ce qui concerne les déclarations de valeur.



sur les difficultés qu'éprouve parfois l'expéditeur à déclarer exactement le poids de ses marchandises; on verra un exemple de ces difficultés, n° 330, lorsqu'il sera question du « pesage supplémentaire », et l'on comprendra qu'en pareille matière le commerce et les administrations de chemins de fer ont tout intérêt à laisser une certaine élasticité dans le jeu de la réglementation qui s'impose, en principe, à leurs rapports (V. n° 946).

Il sera également traité plus loin des autres mentions devant figurer sur la déclaration d'expédition et dont il n'a pas été parlé dans le présent chapitre.

## § 2. — Du récépissé.

**231.** Les administrations de chemins de fer doivent délivrer à l'expéditeur un récépissé dont un double doit être remis au destinataire lors de la livraison. — **232.** Modèle d'un récépissé et spécimen de la déclaration d'expédition correspondante; énumération des pièces composant le dossier d'une expédition. — **233.** L'usage de la lettre de voiture est le même sur les chemins de fer qu'en droit commun; ses énonciations ne peuvent prévaloir contre les règlements et tarifs. — **234.** La délivrance du récépissé n'est pas nécessaire à la formation du contrat. — **235.** Le récépissé a la même valeur juridique que la lettre de voiture. — **236.** Il fait foi jusqu'à preuve contraire mais ne peut prévaloir contre les règlements et tarifs. — **237.** Le « récépissé à expéditeur » est le titre original du contrat; le « récépissé à destinataire » n'en est que le duplicata. — **238.** Le « récépissé à expéditeur » ne peut être fait à ordre ni au porteur. — **239.** La possession du « récépissé à expéditeur » assure le destinataire contre toute modification, de la part de l'expéditeur, du contrat de transport primitif. — **240.** Mais, sauf le cas de contre-ordre donné par l'expéditeur, le destinataire n'a à justifier, pour obtenir livraison, que de son identité. — **241.** Résumé des règles relatives à la formation et à la preuve du contrat d'expédition.

**231.** Le troisième alinéa de l'article 50 du règlement de 1846-1901 impose formellement aux administrations de chemins de fer, l'obligation de délivrer à l'expéditeur, s'il le demande, soit une lettre de voiture, soit un récépissé, et même ces deux pièces.

« Un récépissé », dit-il, « devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. »

Le même article indique ensuite quelles sont les énonciations essentielles que le récépissé doit contenir :

« Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué. »

Des dispositions analogues ont pris place dans les articles 49 du cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt général, 48 du cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt local et 29 du cahier des charges pour les tramways, dont une partie a été déjà citée n° 184.

« Toute expédition de marchandises », disent uniformément ces

articles, « sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé, qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué. »

On voit que ce texte est plus précis et plus développé que celui de l'ordonnance de 1846 : la délivrance de la lettre de voiture et du récépissé ne sont plus subordonnées à la demande qu'en fera l'expéditeur; le récépissé doit, en effet, être délivré d'office, lorsqu'il n'est pas créé de lettre de voiture.

La loi du 13 mai 1863, portant fixation du budget général pour 1864, renferme, indépendamment d'importantes dispositions fiscales, de nouvelles précisions concernant le récépissé. L'article 10 de cette loi consacre l'obligation, pour les administrations de chemins de fer, d'établir le récépissé en double et d'en remettre un exemplaire au destinataire; il ajoute, en outre, aux énonciations que le récépissé doit contenir, les nom et adresse dudit destinataire.

Voici le texte de cet article 10 :

« A partir du 1<sup>er</sup> juillet prochain, est réduit à 20 centimes (1), le droit de timbre des récépissés que les compagnies de chemins de fer sont tenues de délivrer aux expéditeurs, lorsque ces derniers ne demandent pas de lettre de voiture.

« Le récépissé énoncera la nature, le poids et la désignation des colis, le nom et l'adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

« Un double du récépissé accompagnera l'expédition et sera remis au destinataire.

« Toute expédition non accompagnée d'une lettre de voiture doit être constatée sur un registre à souche, timbré sur la souche et sur le talon, à peine d'une amende de 50 francs.

« Les préposés de l'enregistrement sont autorisés à prendre communication de ce registre, ainsi que de ceux mentionnés par l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (2), et des pièces relatives aux transports qui y sont énoncés. »

Enfin, l'article 15 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 (arrêté re-

---

(1) On trouvera, dans la section suivante du présent chapitre, n° 248, l'historique du timbre des récépissés de chemins de fer et les indications utiles concernant la quotité du droit actuellement exigible.

(2) Registres d'expéditions et d'arrivages.

latif aux délais de transport) répète dans les termes suivants les prescriptions relatives à la délivrance des récépissés :

« Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature, le poids et la désignation des colis, les noms et l'adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué. »

Malgré l'incontestable clarté des documents d'origine législative qui viennent d'être cités, les tarifs des diverses administrations de chemins de fer contiennent, eux aussi, des dispositions concernant la délivrance des récépissés; voici, par exemple, comment s'expriment à ce sujet les tarifs généraux des grands réseaux :

TARIFS GÉNÉRAUX DE GRANDE VITESSE, article 53 (partie). — « Lettre de voiture et récépissé (*Art. 15 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866*). — Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, *au timbre de 0 fr. 70 c.* (Loi du 28 février 1872), dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

« Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé *au timbre de 0 fr. 35 c.* (Loi du 28 février 1872) qui énoncera la nature, le poids et la désignation des colis, les noms et l'adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué. »

TARIFS GÉNÉRAUX DE PETITE VITESSE, article 50 (partie). — « Récépissé. — Pour toute expédition de marchandises remise sans être accompagnée d'une lettre de voiture, la compagnie doit établir un récépissé soumis au timbre dont la première partie accompagne l'expédition et doit être remise au destinataire, et dont la seconde partie est délivrée à l'expéditeur. Ce récépissé doit énoncer la nature, le poids et la désignation des colis, la superficie du wagon utilisé, dans le cas de taxation à la surface, les nom et adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport doit être effectué. »

Les tarifs ne pouvant, bien que revêtus de l'approbation ministérielle, apporter aucune modification, aucun tempérament aux prescriptions légales ou réglementaires d'autorité supérieure (V. n° 174), on doit entendre dans un sens purement explicatif les différences que paraissent présenter les dispositions des tarifs généraux citées ci-

dessus, par rapport au texte des prescriptions légales elles-mêmes, et l'on posera, en conséquence, pour ce qui concerne les récépissés, les règles suivantes :

— Conformément aux articles précités des cahiers des charges, une lettre de voiture doit toujours être créée si l'expéditeur le demande ;

— Conformément à l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, un récépissé doit être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, alors même qu'il aurait été fait une lettre de voiture ;

— Conformément au cahier des charges et à l'article 15 de l'arrêté du 12 juin 1866, le récépissé doit, en l'absence de la lettre de voiture, être délivré d'office, même si l'expéditeur ne le demande pas ;

— Conformément à l'article 10 de la loi du 13 mai 1863, un exemplaire du récépissé doit, en l'absence de la lettre de voiture, être remis au destinataire ;

— Enfin, les récépissés doivent toujours énoncer : la nature des colis, leur poids, le prix total du transport, le délai dans lequel il doit être effectué, les nom et adresse du destinataire.

**232.** Des modèles uniformes de récépissés ont été imposés aux administrations de chemins de fer par le ministre des travaux publics, qui les a, en outre, invitées à « donner à leurs agents les ordres les plus formels pour que toutes les indications, laissées en blanc sur les modèles, soient toujours exactement remplies à la main et en caractères très lisibles » (1). Ce modèle a été plusieurs fois remanié et le ministre a dû, en outre, rappeler fréquemment aux administrations leurs obligations à cet égard.

On trouvera, page 154, la reproduction d'un exemplaire du modèle actuel, utilisé en vue du transport correspondant à la déclaration qui occupe les pages 152 et 153.

Ordinairement les indications écrites à la main ou à la machine sur le récépissé remis à l'expéditeur sont obtenues, en même temps, par décalque, sur le « récépissé à remettre au destinataire » et sur les diverses pièces composant, avec la déclaration, le dossier de chaque expédition.

Ces pièces, reproduction exacte du récépissé de l'expéditeur, sont, sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, les suivantes :

1<sup>o</sup> La « feuille de chargement », qui, remise au chef de train, accompagne la marchandise depuis la gare de départ jusqu'à la gare de destination ;

2<sup>o</sup> La « feuille d'arrivage et de livraison », qui est envoyée séparé-

---

(1) Circ. min. 26 févr. 1866.

ment à la gare de destination avec la déclaration de l'expéditeur et le récépissé à remettre au destinataire; c'est sur la feuille d'arrivage et de livraison que le destinataire sera appelé à donner décharge des objets reçus par lui;

3° La « souche du récépissé », que la gare expéditrice conserve en vue de la tenue de ses propres écritures;

4° Le « coupon de contrôle » qui, adressé au service central de la compagnie, permet à ce service de vérifier les opérations des gares tant au départ qu'à l'arrivée.

Ces documents, à l'exception de la feuille d'arrivage, sur laquelle est donné l'émargement, n'ont pas à être communiqués à l'expéditeur ni au destinataire : ce sont des pièces de comptabilité et d'ordre intérieur; toutefois, en cas de contestation, elles seraient susceptibles de fournir au juge un important élément de conviction.

**233.** L'usage de la lettre de voiture, lorsqu'il en est créé une, est le même sur les chemins de fer que partout ailleurs : elle fait foi, jusqu'à preuve contraire, des énonciations qui y sont portées; elle peut, d'autre part, être à ordre ou au porteur (V. n° 26), et même revêtir le caractère de ce qu'on appelle, dans la terminologie commerciale, une « bonne lettre de voiture » ou « lettre de voiture à prix ferme ».

Une remarque toutefois s'impose : c'est que les conditions du transport ne pouvant, sur les chemins de fer, être librement débattues entre l'expéditeur et le voiturier, les énonciations de la lettre de voiture ne valent, à cet égard, que comme présomption, et n'engagent les parties que dans la mesure de leur conformité aux règlements et tarifs applicables. Les prix, délais, etc., doivent être, sur les chemins de fer, le résultat de l'application stricte et littérale des tarifs; les énonciations de la lettre de voiture qui seraient en contradiction avec ceux-ci sont, par cela même, inopérantes pour ce qui concerne les relations entre le chemin de fer d'une part, l'expéditeur et le destinataire d'autre part. Sans préjudice, bien entendu, de ce qui a été dit, nos 201 et suivants, au sujet de la responsabilité à imputer à l'auteur de l'erreur.

Spécialement, dans le cas de création d'une « lettre de voiture à prix ferme », le prix de transport indiqué sur ce document, étant déterminé par l'expéditeur pour être réclamé tel quel au destinataire, ne saurait « être susceptible de revision à l'encontre de celui-ci de la part des gares destinataires » (1); mais l'expéditeur reste comptable

(1) Lettre du ministre des travaux publics à la Société anonyme des Hauts Fourneaux, Forges et Acieries du Saut-du-Tarn à Saint-Juéry; cette lettre, en date du 12 janvier 1906, a été publiée par le *Bulletin des transports* le 1<sup>er</sup> mars suivant, p. 37.

de la différence vis-à-vis du chemin de fer, au cas où ce prix serait inférieur à celui du tarif, de même qu'il a droit, inversement, au remboursement de cette différence, si la somme payée par le destinataire est supérieure au prix réellement dû.

**234.** Malgré l'opinion contraire assez communément répandue, et adoptée même par quelques décisions judiciaires, la délivrance du récépissé n'est aucunement nécessaire à la formation du contrat de transport sur les chemins de fer. Ainsi qu'on l'a expliqué n° 221, la remise effective des objets à transporter y suffit, pourvu qu'elle soit accompagnée d'une déclaration d'expédition, établie conformément aux prescriptions des tarifs.

L'acceptation explicite du contrat par l'administration du chemin de fer n'est pas davantage nécessaire, car cette acceptation (consentement de la partie qui s'oblige, exigé par l'article 1108 du Code civil) est implicitement comprise dans celle qu'elle a donnée une fois pour toutes aux clauses du cahier des charges en vertu desquelles elle est tenue d'effectuer tous les transports présentés (V. n° 184). D'autre part, les principes du droit commun n'exigent pas que le contrat soit constaté par écrit (V. n° 15) et, pour ce qui est des transports par voie ferrée, l'article 50 du règlement de 1846-1901 suppose que le récépissé pourra n'être pas délivré (V. n° 231).

En conséquence, si, pour une raison ou pour une autre, une administration de chemin de fer à qui une expédition rentrant dans les prévisions des tarifs a été présentée dûment accompagnée d'une déclaration régulière, n'en a pas délivré récépissé bien qu'elle ait pris possession des objets en vue de leur transport, cette administration n'en demeure pas moins tenue d'exécuter ledit transport, et responsable tant de cette exécution que de la conservation des objets.

Il convient de signaler ici l'opinion contraire que M. Picard exprime en ces termes (1) :

« C'est la délivrance du récépissé qui forme définitivement le contrat de transport. Elle opère et constate la prise en charge de la marchandise par la compagnie; elle crée le lien de droit entre les parties. Le visa provisoire de la déclaration d'expédition ne saurait avoir le même effet : son seul objet est de constater la présentation de la marchandise et non la réception (Cour de cassation, 4 juillet 1876, Baisset contre C<sup>ie</sup> de P.-L.-M.). — Le délai de transport ne court donc que de la remise du récépissé à l'expéditeur (même arrêt). »

Sans doute, le visa provisoire de la déclaration d'expédition ne

(1) *Loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 685, n° 10.

saurait à lui seul valoir le récépissé, et c'est bien celui-ci qui constate la prise en charge de la marchandise par la compagnie, mais on ne peut dire, avec M. Picard, que c'est la délivrance du récépissé qui « forme » le contrat de transport, qui « opère » la prise en charge, qui « crée le lien de droit entre les parties » : il y a là, de la part de l'auteur du *Traité des Chemins de fer*, sinon une erreur, tout au moins une inexactitude de langage, et, du reste, l'arrêt qu'il cite à l'appui de son opinion est beaucoup moins affirmatif.

Voici le texte de cet arrêt :

« Attendu que, loin d'écarter les prétentions de Baisset par l'application exagérée de principes de droit absolu, l'arrêt dénoncé (Lyon, 10 décembre 1875) en a discuté tous les éléments et qu'à la suite d'une vérification des faits par les juges du tribunal de commerce, il a déclaré, par une appréciation souveraine, qu'aucun acte des agents de la compagnie n'établissait, à défaut de récépissé régulier, une acceptation ou prise en charge des marchandises, de nature à prouver l'existence d'un lien de droit entre les parties; que, dès lors, c'est avec raison que les juges ont rejeté les conclusions tendant à obliger la compagnie au transport, etc. (1). »

On voit que la Cour de cassation, loin de proclamer que c'est la délivrance du récépissé qui forme le contrat de transport, admet au contraire que cette pièce peut être suppléée par certains faits, et que, notamment, la compagnie aurait été obligée au transport si, « à défaut de récépissé régulier », quelque acte de ses agents avait établi « une acceptation ou prise en charge des marchandises de nature à prouver l'existence d'un lien de droit entre les parties ».

Aussi est-ce moins dans l'arrêt de la Cour de cassation que dans celui de la cour d'appel que M. Picard a pu trouver le fondement de son opinion :

« Considérant que la délivrance du récépissé définitif pouvait seule opérer et constater la prise en charge des marchandises par la compagnie du chemin de fer;

« Considérant que ce récépissé n'a point été délivré à Baisset;

« Considérant que le visa provisoire qui lui a été remis ne pouvait remplacer le récépissé, car ce visa n'avait d'autre objet que de constater la présentation des marchandises à la gare, le nombre des colis et leur poids, mais n'était pas destiné à constater leur réception comme marchandises à expédier;

« Considérant que Baisset l'a si bien compris lui-même, que, le 31 décembre 1874, après la date du visa, il a encore fait faire des réparations à ses tonneaux en gare, etc. (2). »

(1) Cass. req. 4 juill. 1876 (Baisset c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

(2) Cour de Lyon 10 déc. 1875 (Baisset c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

Cet arrêt, bien que le pourvoi dont il a fait l'objet ait été rejeté, ne saurait avoir l'autorité de l'arrêt de la Cour de cassation lui-même; or, celui-ci s'est bien gardé de reproduire les affirmations de la cour de Lyon : il a évité de se prononcer à leur sujet en les considérant comme une « appréciation souveraine » de la question de fait, qui, en l'espèce, était prépondérante.

Finalement, on s'en tiendra donc à l'opinion déjà formulée, à savoir que c'est bien la *remise de la déclaration d'expédition et des objets* à transporter, c'est-à-dire leur présentation par l'expéditeur et leur réception par les agents du chemin de fer, qui forme le contrat de transport et crée le lien de droit contractuel entre les parties.

D'autre part, il va sans dire que si le chemin de fer refuse une expédition sans motif valable, il est responsable, en vertu des articles 1382 et suivants du Code civil, des conséquences de ce refus, qui constitue de sa part une faute.

**235.** Si le récépissé n'est point, comme la déclaration d'expédition, l'instrument nécessaire du contrat de transport (V. n° 222), il en est du moins la preuve et le titre. Se substituant le plus souvent, dans la pratique, à la lettre de voiture, il a la même valeur juridique que celle-ci et peut lui être assimilé à ce point de vue.

Un certain nombre d'auteurs ont voulu trouver la consécration légale définitive de cette assimilation dans cette disposition de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 30 mars 1872 : les « récépissés pourront servir de lettres de voiture pour les transports qui, indépendamment des voies ferrées, emprunteront les routes, canaux et rivières »; mais, ainsi qu'on le verra n° 248, le but de cette disposition, qui ne s'applique d'ailleurs qu'aux récépissés de petite vitesse, est exclusivement fiscal.

Au surplus, l'assimilation du récépissé à la lettre de voiture, faite depuis longtemps par la jurisprudence, se trouvait en outre implicitement consacrée par l'article 10 de la loi du 13 mai 1863 (V. le texte de cet article, n° 231) : « Puisque les transports par chemins de fer ne sont plus guère constatés que par des récépissés, » disait le rapporteur de cette loi, « la commission a jugé utile de donner à ces récépissés toutes les garanties que, dans l'état actuel de la jurisprudence, présente la lettre de voiture »; et le commissaire du Gouvernement ajoutait : « Le récépissé aura les effets de la lettre de voiture pour les expéditions par chemins de fer (1). »

---

(1) SARRUT, *op. cit.* (*supra*, 110, p. 50, note 1), n° 385.



C'est un principe aujourd'hui incontesté :

« Le récépissé délivré par une compagnie (de chemin de fer) tient lieu de lettre de voiture et représente l'obligation de la compagnie vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire (1). »

**236.** Tenant lieu de lettre de voiture et ayant même valeur juridique, le récépissé fait foi, comme elle, jusqu'à preuve contraire (V. n° 33) : les indications qu'il renferme doivent être présumées exactes, mais elles ne sauraient prévaloir contre la preuve d'une erreur (2); il y a lieu, en outre, de faire, au sujet du récépissé, une remarque identique à celle qu'on a faite n° 233, au sujet de la lettre de voiture : celles de ses énonciations qui seraient en contradiction avec les règlements et tarifs applicables doivent être tenues pour inopérantes (3).

**237.** Le récépissé, à l'instar de la lettre de voiture, « forme contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier » et le destinataire peut également s'en prévaloir « à raison de la stipulation faite nommément à son profit, dans le contrat de transport, par l'expéditeur » (4).

Ses deux exemplaires, qui doivent être identiques, ont la même force probante, mais leur importance diffère notablement au point de vue de l'usage qui peut en être fait par les parties.

Le « récépissé *au destinataire* », qui reste, jusqu'au moment de la livraison, entre les mains du chemin de fer, déjà nanti de la déclaration d'expédition, servira surtout, à l'arrivée, à la vérification des colis et objets transportés; il deviendra ensuite, aux mains du destinataire, un instrument lui permettant de faire valoir ses droits, s'ils ont été méconnus, soit contre le voiturier, soit contre l'expéditeur. Quant au « récépissé *à l'expéditeur* », dont le chemin de fer doit se dessaisir aussitôt après avoir reçu et reconnu les objets présentés, il est le véritable titre du transport, sinon le titre de propriété de la chose transportée; c'est lui, proprement, qui équivaut à l'un des exemplaires originaux de la lettre de voiture, dont l'autre original est représenté par la déclaration d'expédition; c'est lui qui, en principe, doit être opposé au voiturier pour exiger l'exécution du contrat qu'il a souscrit : le « récépissé au destinataire » n'est qu'un duplicata, un double, comme dit l'article 10 de la loi du 13 mai 1863.

(1) Cass. civ. 5 août 1878 (Ch. de fer d'Orléans c. Filho et Hatet et C<sup>ie</sup>).

(2) Cass. req. 6 avril 1869 (Belin c. Ch. de fer d'Orléans).

(3) Cass. civ. 3 nov. 1909 (Ch. de fer du Sud de la France c. Valentin).

(4) Cass. civ. 24 mai 1897 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Durel).

CHEMINS de FER de PARIS à LYON et à la MÉDITERRANÉE

**Déclaration d'expédition en Petite Vitesse**

PARTIE RESERVEE A L'EXPÉDITEUR

Expéditeur (Nom et adresse) *Durand 112 Avenue de la Grosse Halle Paris*

Destinataire (Nom et adresse) *Palau & Co. Calle Mayor 8 bis Barcelone (Espagne)*

Livraison à faire (à domicile ou en gare) (1) *gare* lieu de destination *Barcelone* et département

Expédition à faire en port (du ou payé)

Tarifs et itinéraires demandés *Exp. Spécial*

Sommes à faire suivre (En toutes lettres) Débours *deux Paquets de Cartons* Remboursement

Retour des fonds à effectuer au Tarif (général ou spécial) à la charge (de l'expéditeur ou) (2) du destinataire d

Expédition N° *41000* du *23/10/09*  
 Timbre de la gare expéditrice **BERCY-EXPÉDITIONS PLM**  
 P.-L.-M. MOD. 1 (1908)

Les Tarifs spéciaux ne sont appliqués qu'autant que l'expéditeur en a fait la demande sur sa déclaration.

MARQUES et Numéros des colis	NOMBRE ET NATURE DES COLIS (Pour les colis encombrants passibles de la majoration de 50 % Indiquer les dimensions cubiques)	POIDS des colis	DÉSIGNATION ET NUMÉROS DES PIÈCES JOINTES Observations
<i>T &amp; C</i>	<i>12</i>	<i>2820</i>	<i>2 jours Acquit 134</i>
<i>19</i>			

*Duroy* *Jourdan*

2<sup>e</sup> Stations désignées pour l'accomplissement des formalités en douane.

(1) En l'absence de la mention *a domicile*, l'expédition est livrable en gare. — (2) A défaut de stipulation, les frais de retour sont à la charge de l'Expéditeur.

**PARTIE RÉSERVÉE A LA GARE**

Arriyage N° ..... du ..... 19

Marques et nos des wagons : *J. 132409*  
 Provenance réelle : **BERGY-EXPÉDITIONS PLM**  
 Gare expéditrice : **BERGY-EXPÉDITIONS PLM**  
 Gare destinataire : *Port Bou*  
 C<sup>o</sup> destinataire (3) : *Paris*  
 Destination définitive : *Barcelone*  
 De l'itinéraire à suivre (4) : *Cette*  
 Constatées à l'arrivée d'après la feuille de chargement (6) : *Cette*

POIDS PAR SÉRIES DU TARIFS	TARIFS APPLIQUÉS					
	C <sup>o</sup> expéditrice ou Trafic direct sans répartition		C <sup>o</sup> Intermédiaires		C <sup>o</sup> destinataire	
	Séries ou tarifs	Prix par tonne	Séries ou tarifs	Prix par tonne	Séries ou tarifs	Prix par tonne
<i>289</i>	<i>6.C</i>	<i>39</i>				
	<i>306</i>					
	<i>5 1<sup>er</sup></i>					
	<i>Bar. II</i>					

Itinéraire de taxation (5)  
 Gares de transit successives (5) : *Cette*  
*Port Bou*

**DETAIL DES FRAIS**

PORT PAYÉ	Enregistrement	TRANSPORT										PORT DU TOTAL	Camionnage par la C <sup>o</sup> décompté à l'arrivée	TOTAL GÉNÉRAL	OBSERVATIONS		
		TRAFFIC INTÉRIEUR OU TRAFFIC DIRECT AVEC RÉPARTITION					Trafic direct sans répartition	Timbre	DÉBOURSÉS	Camionnage par la C <sup>o</sup> au départ	REMBOURSEMENT					AU-DELA payé au départ	Camionnage par la C <sup>o</sup> à l'arrivée décompté au départ
		C <sup>o</sup> expéditrice	COMPAGNIES INTERMÉDIAIRES			C <sup>o</sup> destinataire											
			(7) Ceinture	5	6												
1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	<i>10</i>							<i>70</i>									
	(8)							(3)									

(8) S'il s'agit, d'un transport en trafic-direct. — (4) A remplir par la gare de départ, d'après l'itinéraire à suivre par la marchandise et non d'après l'itinéraire de taxation. — (5) A remplir par la gare de départ. — (6) A remplir par la gare d'arrivée. — (7) Indiquer par l'une des initiales P ou G s'il s'agit de la Petite ou de la Grande Ceinture. — (8) Biffer cette somme lorsqu'elle n'est pas due

# RÉCÉPISSÉ A REMETTRE A L'EXPÉDITEUR

<b>VAGONS</b> <small>(pour les expéditions par wagon complet)</small>	<b>J 132409</b>	<b>CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE</b>
<b>Gare expéditrice.</b> <b>Gare destinataire</b> <b>Feuille d'expédition créée pour</b> <b>Gares de transit successives</b> <b>Date de remise</b> <b>N° et date de l'expédition</b>	<p style="text-align: center;"><b>BERCY P.-L.-M.</b></p> <p><i>Barcelone (Espagne)</i></p> <p><i>Port-Bon 8<sup>h</sup></i></p> <p><i>Arvant, Neunargues, Cette</i></p> <p><i>23 7<sup>h</sup> - 1909</i></p> <p><i>410927 du 23-7<sup>h</sup> - 1909</i></p>	<h2 style="margin: 0;">Petite Vitesse</h2> <p style="margin-top: 20px; font-size: 1.2em;">Voir l'Avis important au verso</p>
<b>Expéditeur... M.</b> <small>(Nom et adresse)</small>  <b>Destinataire... M.</b> <small>(Nom et adresse)</small>  <b>A livrer</b> ..... <small>(En gare ou à domicile)</small> <b>Tarifs et itinéraires demandés</b>  <b>Pièces de douane ou de régie</b> <small>accompagnant l'expédition</small>	<p><i>Durand, 42, avenue Ledra Rollin à Paris</i></p> <p><i>Palau &amp; C<sup>ie</sup>, calle Mayor 8<sup>o</sup> à Barcelone (Espagne)</i></p> <p><i>gare</i>      <i>17</i> Jours</p> <p><i>P. Spécial</i></p> <p><i>2 décl. de douane. Reg. 134</i></p>	<p><b>Nota.</b> — Les indications du présent récépissé, en ce qui concerne les prix et les délais, n'engagent la Compagnie et le Public qu'autant qu'elles sont conformes aux conditions des tarifs homologués. Il convient, pour éviter des difficultés, que toute réclamation soit accompagnée du récépissé à l'expéditeur, si le transport a eu lieu en port payé, ou du récépissé au destinataire, si le transport a eu lieu en port dû.</p> <p>(1) S'il doit y avoir réinscription en cours de transport, indiquer la gare pour laquelle est créée la première feuille d'expédition.</p> <p>(2) Reproduire textuellement les mentions de la déclaration d'expédition.</p> <p>(3) Indiquer, s'il y a lieu, les dimensions cubiques des colis.</p> <p>(4) Y compris les frais de retour des fonds, lorsque ces fonds sont laissés par l'expéditeur à la charge du destinataire.</p>

MARQUES et NUMÉROS DES COLIS	NOMBRE DE COLIS	DÉSIGNATION DE L'EMBALLAGE ET NATURE DES MARCHANDISES (3)	POIDS	ESPÈCES OU TARIFS ET PRIX PAR TONNE APPLICABLES		
				Expédition directe sans répartition	Commissaires en transit et Intermédiaires	Destinataire
L 3 C 1/12	12	fûts vins	2820.	b.c. 306 § 1 <sup>er</sup> Ann II 39 <sup>fr</sup> 55		

(Suite au verso)

PORT PAYÉ TOTAL	DÉTAIL DES FRAIS TAXÉS AU DÉPART							PORT DU TOTAL	
	ENREGISTREMENT	TRANSPORT			TIMBRE	DÉBOURSÉS	CAMIONNAGE au départ par la Comp <sup>ie</sup>		REMBOURSEMENT (4)
	C <sup>ie</sup> expéditrice ou transit direct sans répartition	C <sup>ie</sup> transit et C <sup>ie</sup> Intermédiaires	COMPAGNIE DESTINATAIRE						
0.10	11,55			0.70	2,75				15,10

(\*) Droit de timbre perçu en compte avec le Trésor.

**238.** Le récépissé à l'expéditeur, bien qu'il soit assimilable à la lettre de voiture dans ses effets vis-à-vis du voiturier, ne saurait, comme elle ou encore comme les connaissements, qui sont les lettres de voiture des transports maritimes, être fait à ordre ou au porteur (V. n° 26) : son caractère est essentiellement nominatif, tant à l'égard de l'expéditeur à qui il est remis, qu'à l'égard du destinataire dont les nom et adresse y doivent figurer, conformément à l'article 10 de la loi du 13 mai 1863 (n° 231); l'expéditeur et le destinataire sont successivement maîtres du contrat et conséquemment de la marchandise qui en fait l'objet, mais en aucun cas les tiers non dénommés n'y peuvent prétendre par la seule production du « récépissé à expéditeur ».

**239.** Au point de vue des droits respectifs de l'expéditeur et du destinataire, un usage général du commerce considère « la remise au destinataire du récépissé à expéditeur comme un titre suffisant pour motiver le paiement des marchandises » (1), le destinataire se trouvant ainsi suffisamment assuré d'obtenir livraison desdites marchandises.

La jurisprudence a admis, du reste, que l'expéditeur, une fois qu'il s'est dessaisi de son récépissé en faveur du destinataire, ne peut plus révoquer la stipulation qu'il avait faite à son profit; c'est ce qu'a jugé notamment la chambre des requêtes, le 9 décembre 1873, dans des circonstances à la vérité très particulières, que son arrêt fait connaître ainsi qu'il suit :

« Attendu qu'il est constaté (par le jugement attaqué) : 1° que les marchandises dont il s'agit furent remises par Bellemain à la compagnie P.-L.-M. avec ordre de les expédier en petite vitesse à Voisin, défendeur éventuel, et qu'un récépissé de ces marchandises fut délivré par la compagnie à Bellemain, conformément à l'article 10 de la loi des 13-19 mai 1863 avec toutes les énonciations voulues par ce texte, et notamment avec les noms et l'adresse du destinataire; 2° que ce récépissé fut transmis par Bellemain à Voisin, destinataire, lequel, sous la foi de ce titre, fit l'avance audit Bellemain sur le prix des marchandises, de deux sommes s'élevant ensemble à 350<sup>f</sup> 30; que, néanmoins, la compagnie laissa enlever les marchandises par Bellemain trois jours après la remise qu'il en avait faite, et qu'en se prêtant à cet enlèvement, sans exiger la restitution du récépissé ou l'autorisation du destinataire, la compagnie commit une faute dont elle doit la réparation à ce dernier, sauf recours de la compagnie contre Bellemain;

« Attendu, dès lors, que la compagnie a été condamnée à bon droit au paiement de la somme de 350 francs, etc. (2). »

(1) Cour de Douai 17 mai 1870 (Corbhent c. Ch. de fer du Nord).

(2) Cass. req. 9 déc. 1873 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Voisin).

On peut tirer une conclusion analogue, par argument *a contrario*, d'un arrêt plus récent, de la même chambre des requêtes, qui s'exprime ainsi :

« Tant que le récépissé remis par une compagnie à l'expéditeur ne lui a pas été présenté par le destinataire, la compagnie, mandataire de l'expéditeur, doit se conformer aux ordres de celui-ci, et spécialement elle ne peut remettre la marchandise au destinataire lorsqu'il est constant que l'expéditeur lui en a fait la défense (1). »

Mais il n'est même plus besoin de faire appel à cette jurisprudence pour les transports auxquels s'appliquent les articles 63 des tarifs généraux de grande vitesse ou 60 des tarifs généraux de petite vitesse homologués par décision du 20 avril 1909, pour entrer en vigueur, le 3 mai suivant.

Ces articles sont ainsi conçus :

« Modification du contrat de transport primitif. — Les instructions de l'expéditeur ayant pour objet la modification du contrat de transport primitif doivent être données au moyen d'un ordre écrit, daté, signé et accompagné du récépissé à l'expéditeur.

« Ces instructions peuvent être adressées, soit à la gare expéditrice, soit à la gare destinataire. Toutefois, pour les expéditions grevées de remboursement, les instructions données par l'expéditeur doivent toujours être adressées à la gare expéditrice. »

En vertu de cette disposition, le destinataire, lorsqu'il est en possession du « récépissé à expéditeur », est vraiment assuré d'obtenir livraison de la marchandise, puisque l'expéditeur ne peut valablement s'opposer à cette livraison. Le « récépissé à expéditeur » acquiert ainsi une importance juridique toute particulière : titre nominatif du contrat de transport, mais non titre au porteur de la propriété de la marchandise, sa transmission fait cependant passer de la tête de l'expéditeur sur celle du destinataire le droit de disposer de ladite marchandise.

240. Les articles précités des tarifs généraux ne règlent que la modalité des instructions que doit donner l'expéditeur en vue d'exercer son droit de modification du contrat primitif, mais ils ne touchent en rien, ni dans un sens ni dans l'autre, à l'étendue de ce droit : en conséquence, même si le récépissé remis à l'expéditeur a été conservé par lui, le contrat de transport ne peut plus être modifié ni révoqué sans le consentement du destinataire après que ce dernier l'a accepté

---

(1) Cass. req. 15 nov. 1893 (Ch. de fer du Nord c. Déchépy).

(V. n° 16), et, en règle générale, la livraison doit se faire entre ses mains, sans autre justification de sa part que la constatation de son identité.

**241.** En définitive, le contrat d'expédition se forme, sur les chemins de fer, par la remise des objets à transporter, accompagnés d'une déclaration d'expédition.

Il se prouve :

— Par la *déclaration d'expédition* et, le cas échéant, par la *possession des marchandises* (à l'encontre de l'expéditeur, du destinataire et, s'il y a lieu, du commissionnaire);

— Par les *récépissés* (contre le voiturier et le commissionnaire);

— Par *tous moyens*, pour et contre toutes parties, suivant les règles rappelées nos 18 à 21.

La déclaration d'expédition et les récépissés ne faisant foi que jusqu'à preuve contraire, ces documents doivent, en cas de présomption d'erreur, être rapprochés les uns des autres, et le juge peut même, si cette mesure lui paraît utile, ordonner, en vertu de l'article 15 du Code de commerce (V. n° 48), la communication des livres et des pièces comptables relatives au transport litigieux (V. n° 232).

### SECTION III

#### *Impôts spéciaux et droits de timbre. Groupage.*

**242.** Les taxes afférentes au transport des voyageurs s'augmentent d'un impôt qui est de 12 % sur les chemins de fer d'intérêt général et de 3 % sur les chemins de fer d'intérêt local. — **243.** Les mêmes impôts frappent, sur les chemins de fer d'intérêt général, les transports de bagages, de finances et de chiens, et, sur les chemins de fer d'intérêt local, les transports de bagages. — **244.** Aucun impôt spécial n'atteint les transports à petite vitesse. — **245.** Les cartes, bons et permis ayant le caractère d'une faveur sont astreints à certaines formalités de timbre. — **246.** Les billets de voyage sont assujettis au timbre-quittance lorsque la somme payée au chemin de fer excède 10 francs. — **247.** Il en est de même des bulletins de bagages. — **248.** Après de nombreuses vicissitudes, le droit de timbre des récépissés est actuellement fixé à 35 centimes pour la grande vitesse et à 70 centimes pour la petite vitesse. — **249.** Ce droit n'est dû que sur le récépissé à expéditeur. — **250.** Cas d'exigibilité du timbre-quittance pour les sommes dont la remise du récépissé constate le paiement. — **251.** Règles spéciales applicables aux intermédiaires de transports qui réunissent en une seule expédition des colis pour plusieurs destinataires réels. — **252.** Ces règles ne sont pas applicables aux négociants et propriétaires qui groupent les envois de produits de leur industrie. — **253.** Constatation des contraventions par les fonctionnaires de l'enregistrement et les commissaires de surveillance administrative.

**242.** L'article 68 de la loi du 9 vendémiaire an VI a ordonné la perception, au profit du Trésor, à partir du 1<sup>er</sup> brumaire suivant, d'un

impôt égal à « *un dixième du prix des places* dans les voitures exploitées par des entrepreneurs particuliers » (1). Cet impôt, augmenté d'*un décime par franc*, « à titre de subvention extraordinaire de guerre », par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 6 prairial an VII, était applicable aux chemins de fer comme à toutes autres voitures publiques, mais la loi du 2 juillet 1838, d'ailleurs abrogée depuis par l'article 4 de la loi du 14 juillet 1855, avait décidé qu'il ne serait perçu, pour les chemins de fer, que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport, exemptant ainsi la partie afférente au péage (V. n° 262); ladite loi du 14 juillet 1855 a au contraire stipulé, en son article 3, que « le dixième dû au Trésor public sur le prix des places des voyageurs transportés par les chemins de fer » serait désormais calculé « sur le prix total » de ces places; son article 5 a, en outre, augmenté cet impôt d'*un second décime*, qui, comme le premier, a continué d'être prorogé d'année en année jusqu'à ce jour.

En vertu des lois qui viennent d'être citées, l'impôt spécial dû sur le prix des places des voyageurs est donc d'un dixième plus deux décimes, soit, au total, 12 %. On mentionnera seulement pour mémoire la taxe additionnelle de 10 % qui, établie par l'article 12 de la loi du 16 septembre 1871, a été supprimée, à partir du 1<sup>er</sup> avril 1892 par l'article 26 de la loi de finances en date du 26 janvier de la même année.

Conformément aux dispositions du décret du 21 mai 1881, les entreprises de transports par chemins de fer peuvent opter entre la perception de l'impôt à l'effectif et la perception par abonnement, mais, dans tous les cas, c'est à ces entreprises qu'incombe le soin de se mettre en règle avec le fisc; les voyageurs n'ont nullement à s'en préoccuper : ils doivent seulement savoir que, sur les chemins de fer d'intérêt général, le coût d'un billet de voyage (défalcation faite, s'il y a lieu, du droit de timbre dont il sera parlé plus loin) représente pour 25/28 le prix perçu par l'administration du chemin de fer et pour 3/28 l'impôt revenant au Trésor.

Le taux de l'impôt est seulement de 3 % sur les chemins de fer d'intérêt local et sur les tramways à traction mécanique, ces derniers pouvant, en outre, dans certains cas, être seulement assujettis à un droit fixe (L. 26 janv. 1892, art. 28); quant aux tramways à traction animale, ils continuent, en vertu du même article, de pouvoir être considérés, à ce point de vue, comme « voitures publiques partant

---

(1) Dans l'esprit du législateur de l'an VI, l'expression « entrepreneurs particuliers » s'oppose à la Régie nationale des messageries, qui, organisée par un décret des 24-30 juillet 1793, fonctionnait encore à cette époque.



d'occasion et à volonté » auxquelles s'applique l'article 8 de la loi du 28 juin 1833.

**243.** L'article 3 de la loi du 14 juillet 1855 dont on a parlé sous le numéro précédent, a prescrit la perception d'un impôt égal à « un dixième du prix payé aux compagnies de chemins de fer pour le transport à *grande vitesse* des marchandises et objets de toute nature »; cet impôt s'augmentait, comme celui sur le prix des places, de deux décimes, ce qui le portait à 12 %.

Mais les articles 27 et 28 de la loi du 26 janvier 1892 ont supprimé en principe la perception de tout impôt proportionnel « sur les prix nets de transport en grande vitesse des messageries, denrées et bestiaux »; ces articles ont seulement maintenu, savoir : pour les chemins de fer d'intérêt général, une taxe de 12 %, décimes compris, sur le prix de transport des « excédents de bagages, finances et chiens »; pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways à traction mécanique, une taxe de 3 % (non sujette aux décimes) sur le prix « des transports de bagages en grande vitesse ».

Ces taxes sont, comme celles afférentes au transport des voyageurs, comprises dans le prix qui est payé à l'administration du chemin de fer.

**244.** L'article 4 de la loi du 21 mars 1874 avait frappé d'un impôt de 5 %, non sujet aux décimes, le « prix payé aux compagnies de chemins de fer pour le transport, le chargement et le déchargement effectués par les compagnies, les frais de gares et de transmission entre deux réseaux, des marchandises et objets de toute nature expédiés aux conditions des tarifs de la petite vitesse ». L'article 6 de la même loi exemptait de cette taxe les transports de marchandises en transit ou « expédiées directement en destination d'un pays étranger », et, d'autre part, d'après l'article 5, le Gouvernement pouvait, « par décret, suspendre temporairement la perception de cette taxe, en ce qui concerne les céréales ».

Cet impôt a été purement et simplement supprimé, par l'article 2 de la loi de finances du 26 mars 1878, à partir du 1<sup>er</sup> juillet suivant, de sorte qu'à l'heure actuelle les transports à petite vitesse ne sont plus grevés d'aucune taxe spéciale.

**245.** Parmi les titres du contrat de voyage, seuls font l'objet de dispositions fiscales, les « *cartes, bons et permis de circulation*, soit entièrement gratuits, soit avec réduction du prix des places, délivrés par les compagnies de chemins de fer subventionnées et par l'admi-

nistration des chemins de fer de l'État, en dehors des cas prévus par les cahiers des charges et les tarifs homologués (V. n° 1042) ou lorsque la gratuité ou la réduction de prix n'est pas le résultat d'une mesure d'ordre général préalablement approuvée par le ministre des travaux publics ».

Ces cartes, bons et permis sont assujettis, par l'article 5 de la loi de finances du 29 mars 1897, à un droit de timbre qui est de 5, 10 ou 20 centimes par personne, suivant la classe, pour un seul voyage direct ou d'aller et retour, et de 25, 50 centimes ou 1 franc lorsque ces titres sont valables pour une certaine durée ou permanents.

Conformément à l'article 1<sup>er</sup> du décret du 31 juillet 1897, le droit doit être perçu, avant tout usage des cartes, bons ou permis, par l'apposition de « timbres mobiles » : timbres-quittance ou timbres d'effets de commerce.

**246.** Les *billets de voyage* ne sont astreints à aucune formalité spéciale de timbre, mais, par application des articles 18 et 20 de la loi du 23 août 1871, ils donnent ouverture à la perception d'un droit de timbre-quittance de 10 centimes lorsque la somme dont ils constatent le paiement excède 10 francs : on doit les considérer, à ce point de vue, comme un reçu de cette somme.

Le montant du droit est ordinairement compris dans le prix du billet; il se règle sur états entre le Trésor et l'administration du chemin de fer.

**247.** Le *bulletin de bagages* n'a pas été assimilé, pour ce qui est du timbre, à la lettre de voiture, malgré qu'il forme le titre de transport des colis qui y sont portés; il résulte, d'autre part, des explications du rapporteur de la loi du 23 août 1871, que ce bulletin doit être considéré non comme un reçu d'objets mais comme un reçu de sommes; dès lors, il n'est passible que du timbre-quittance et seulement lorsque la somme perçue du voyageur excède 10 francs. L'administration de l'enregistrement n'a soulevé aucune difficulté à ce sujet.

De même que pour les billets de voyage, le timbre-quittance des bulletins de bagages est ordinairement ajouté au prix du transport. Il fait l'objet d'une rubrique spéciale dans le modèle de bulletin de bagages publié n° 708; si l'on ne le voit pas figurer sur ce bulletin, c'est qu'il se trouve compris dans la somme de 15<sup>f</sup> 90 indiquée comme correspondant au prix du transport : dans la plupart des gares les préposés à l'enregistrement des bagages se font, en effet, pour leur usage personnel, des barèmes auxquels ils ajoutent, s'il y a lieu, le montant du droit de timbre, afin de ne pas s'exposer à l'oublier.

248. Le timbre des *récépissés*, actuellement soumis à des dispositions légales très précises, a donné lieu dans le passé à d'importantes difficultés.

Dès les premiers temps de leur exploitation, les administrations se dispensaient de créer des lettres de voiture : elles remettaient à l'expéditeur un récépissé non timbré et faisaient accompagner les marchandises par des « notes d'expédition », également sur papier libre, qui correspondaient à ce que l'on a appelé, n° 232, la « feuille de chargement ». L'administration de l'enregistrement estima que les « notes d'expédition » remplissaient l'office de véritables lettres de voiture et devaient être timbrées comme telles; elle obtint tout d'abord gain de cause (1), mais, à la suite d'un double renvoi, les chambres réunies de la Cour de cassation condamnèrent définitivement sa prétention, notamment pour les motifs suivants :

« Il est certain, tout au moins en ce qui concerne l'industrie des chemins de fer, que la lettre de voiture n'est pas une forme obligatoire de la convention de transporter des marchandises; qu'elle n'en est qu'une forme facultative; que l'expéditeur peut en choisir une autre, et, par exemple, donner la préférence à un simple récépissé à lui délivré par la compagnie (2). »

La Cour de cassation se trouvait ainsi déclarer exempts de timbre tant les feuilles d'expédition que les récépissés, et les transports par chemins de fer échappaient à tout impôt de cette nature. « Cette considération », disent à ce sujet les rédacteurs du *Journal de l'enregistrement et des domaines* (3), « a été le point de départ d'une mesure législative qui devenait indispensable si l'on ne voulait accorder un véritable privilège fiscal aux transports par voie ferrée... Tel a été l'objet de l'article 10 de la loi du 13 mai 1863. » Cet article, dont le texte a été donné n° 231, rendait obligatoire, à défaut de lettre de voiture, la délivrance d'un récépissé timbré, et « réduisait » à 20 centimes le droit de timbre qui, pour la lettre de voiture, était à cette époque de 50 centimes.

Le droit de timbre des récépissés a été porté à 25 centimes par l'article 2 de la loi du 23 août 1871, en même temps que le timbre de la lettre de voiture, frappé de deux décimes, s'élevait de 50 centimes à 60 et que l'article 18 de la même loi frappait d'un droit de timbre de

(1) Cass. req. 5 mai 1846 (Ch. de fer de Paris à Rouen c. Enregistrement), 17 juin 1846 (Levesque c. Enregistrement), 24 juin 1846 (Ch. de fer d'Orléans c. Enregistrement) et civ. 3 janv. 1853 (Enregistrement c. Ch. de fer de Paris à Rouen).

(2) Cass., ch. réunies, 28 mars 1860 (Enregistrement c. Ch. de fer de Paris à Rouen).

(3) *Dictionnaire des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe et d'hypothèques*, 3<sup>e</sup> édit., 2<sup>e</sup> tirage, v° *Chemins de fer*, nos 11 et 12.

10 centimes les « quittances ou acquits donnés au pied des factures et mémoires, les quittances pures et simples, reçus ou décharges de sommes, titres, valeurs ou objets et généralement tous les titres, de quelque nature qu'ils soient, signés ou non signés, qui emporteraient libération, reçu ou décharge ».

Peu après, afin d'éviter toute difficulté au sujet de la perception du droit de décharge sur les récépissés et lettres de voiture, perception dont l'exigibilité eût été, dans certains cas, très contestable, l'article 11 de la loi du 28 février 1872, concernant les droits d'enregistrement, décida que le droit de décharge de 10 centimes serait « réuni à la taxe due pour les récépissés et lettres de voiture », qui se trouva « fixée ainsi qu'il suit : récépissé délivré par les compagnies de chemins de fer (droit de décharge compris), 35 centimes; lettre de voiture (droit de décharge compris), 70 centimes ».

Enfin l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 30 mars 1872 a assimilé complètement, au point de vue du timbre, les récépissés de petite vitesse aux lettres de voiture. Cet article est ainsi conçu :

« A partir du 8 avril 1872, le droit de timbre des récépissés délivrés par les chemins de fer, en exécution de la loi du 13 mai 1863, est fixé, y compris le droit de la décharge donnée par le destinataire, à soixante-dix centimes (70 centimes) pour chacun des transports effectués autrement qu'en grande vitesse. Ces récépissés pourront servir de lettres de voiture pour les transports qui, indépendamment des voies ferrées, emprunteront les routes, canaux et rivières. Les modifications qui pourraient survenir en cours d'expédition, tant dans la destination que dans les prix et les conditions du transport, pourront être écrites sur ces récépissés. Le droit de 70 centimes n'est pas assujéti aux décimes (1). »

---

(1) Pour compléter l'historique du timbre des récépissés il faut ajouter que la loi de finances du 17 juillet 1889 avait, par son article 7, fixé de la manière suivante le « droit de timbre des récépissés ou lettres de voiture en tenant lieu, délivrés par les compagnies de chemins de fer, pour chacun des transports effectués en petite vitesse, en exécution des lois du 13 mai 1863 et du 30 mars 1872 » : 20 centimes pour les transports d'un prix inférieur à 3 francs; 35 centimes pour les transports d'un prix de 3 francs à 9<sup>f</sup> 95; 70 centimes pour les transports d'un prix de 10 francs à 19<sup>f</sup> 95; 1<sup>f</sup> 40 pour les transports d'un prix de 20 francs à 99<sup>f</sup> 95; 2<sup>f</sup> 10 pour les transports d'un prix égal ou supérieur à 100 francs. Lorsque l'expédition était appelée à emprunter, indépendamment des voies ferrées, les routes, canaux ou rivières et qu'un seul récépissé était créé pour l'ensemble du parcours, le droit de timbre devait être calculé sur le prix total. Ces dispositions, dont la mise en vigueur était fixée au 1<sup>er</sup> janvier 1890, ont été abrogées par une loi du 26 décembre 1889.

D'autre part, la loi de finances du 26 décembre 1908 a autorisé le Gouvernement à faire bénéficier les « colis agricoles, d'un poids inférieur à 50 kilos », expédiés par chemins de fer, du tarif réduit de 10 centimes applicables au timbre des *colis postaux*. La réalisation de cette mesure a fait l'objet d'un décret du 27 octobre 1911.

Ainsi que la remarque en a déjà été faite n° 235, le but de ces dispositions est exclusivement fiscal et ne vise que les récépissés de petite vitesse; on n'en peut tirer aucun argument en faveur de l'assimilation juridique du récépissé à la lettre de voiture, assimilation dont on trouve, du reste, dans d'autres textes la cause et la preuve.

Quoi qu'il en soit, il résulte des divers documents cités plus haut : que le droit de timbre des récépissés est dû pour toute expédition par chemin de fer; que ce droit est fixé à 35 centimes pour la grande vitesse et à 70 centimes pour la petite vitesse (1); que les récépissés timbrés à 70 centimes peuvent servir de lettres de voiture pour la continuation du transport sur les routes, canaux et rivières; enfin que les récépissés timbrés à 35 centimes « ne peuvent remplir le rôle de lettres de voiture que jusqu'aux lieux desservis soit par les voies ferrées soit par le factage et le camionnage (2) ».

De même que pour les billets de voyage et les bulletins de bagages, ordinairement la formalité du timbre n'est pas donnée aux récépissés sur la pièce elle-même : le droit est perçu par le chemin de fer en compte avec le Trésor.

**249.** Le droit de timbre n'est dû que sur l'original du récépissé : cela résulte des termes de l'article 10 de la loi de 1863 (V. n° 231), qui ne soumet à la formalité que les « récépissés que les compagnies de chemins de fer sont tenues de délivrer aux expéditeurs ».

Bien entendu, pour les raisons indiquées n° 162, le droit doit être perçu aussi bien sur les récépissés délivrés par les chemins de fer de l'État que sur ceux émanant des administrations privées (3).

**250.** Les lois du 28 février et du 30 mars 1872 ayant spécifié que le droit afférent à la décharge donnée par le destinataire était compris dans le coût du timbre du récépissé, il ne peut plus être rien dû pour l'émargement dudit destinataire ayant pour objet de constater que les objets transportés lui ont bien été remis.

Mais un droit de timbre-quittance ne doit-il pas être perçu, en vertu de l'article 18 de la loi du 23 août 1871, de celui, expéditeur ou destinataire, qui paie les frais de port et en retire reçu? Oui, sans aucun doute, si cette quittance est donnée par acte séparé, mais dans le cas contraire il y a lieu de distinguer : l'acquit du « port payé », constaté

(1) Ce droit est de 10 centimes seulement pour les tramways (L. 28 avril 1893, art. 38), pour les *colis postaux* et pour les « colis agricoles » (V. la note précédente).

(2) *Dictionnaire des droits d'enregistr.* (cité p. 215, note 3), v° *Chemins de fer*, n° 17.

(3) Arr. min. 9 juin 1892.

dans le récépissé remis à l'expéditeur, ne peut donner ouverture au droit, parce que le paiement du prix est un des éléments du contrat et que, par suite, les principes généraux relatifs à l'exigibilité des droits de timbre s'opposent à ce que ce paiement, constaté dans l'acte même, motive une perception distincte de celle afférente au contrat; quant à la quittance du « port dû », délivrée au destinataire sur le double non timbré du récépissé, elle n'est assujettie au timbre-quittance que si elle est explicitement exprimée (1).

**251.** La loi du 30 mars 1872, en élevant au taux actuel le droit de timbre des récépissés de petite vitesse, a, en outre, en son article 2, imposé aux entrepreneurs de messageries et autres intermédiaires de transport qui utilisent les chemins de fer pour leurs envois, les règles spéciales ci-après :

« Les entrepreneurs de messageries et autres intermédiaires de transports qui réunissent en une ou plusieurs expéditions des colis ou paquets envoyés à des destinataires différents, sont tenus de remettre aux gares expéditrices un bordereau détaillé et certifié, écrit sur du papier non timbré et faisant connaître le nom et l'adresse de chacun des destinataires réels.

« Il sera délivré, outre le récépissé pour l'envoi collectif, un récépissé spécial à chaque destinataire. Ces récépissés spéciaux ne donneront pas lieu à la perception du droit d'enregistrement au profit des compagnies de chemins de fer, mais ils seront établis par les entrepreneurs de transports eux-mêmes, sur des formules timbrées que les compagnies de chemins de fer tiendront à leur disposition, moyennant remboursement des droits et frais. Les numéros de ces récépissés seront mentionnés sur le registre de factage ou de camionnage que lesdits entrepreneurs ou intermédiaires sont tenus de faire signer pour décharge par les destinataires.

« Ces livres ou registres seront représentés à toute réquisition aux agents de l'enregistrement.

« Chaque contravention aux dispositions qui précèdent sera punie d'une amende de 50 francs, et de 100 francs en cas de récidive dans le délai d'un an.

« Ces contraventions seront constatées par tous les agents ayant qualité pour verbaliser en matière de timbre, et par les commissaires de surveillance administrative. »

Ces dispositions ont pour but d'éviter au Trésor la perte résultant de la faculté qu'ont les entrepreneurs de messageries et autres inter-

---

(1) Circ. min. 16 mai 1874.

médiaires de transports, de grouper ensemble de nombreux colis et de les remettre au chemin de fer en une seule expédition. Ce groupage a toujours pour eux l'avantage soit de les faire bénéficier de prix plus réduits, soit de diminuer leurs frais d'emballage, d'écritures, de camionnage, etc.; il aurait en outre celui de leur procurer d'importantes réductions sur les droits de timbre, si la loi de 1872 n'était précisément venue exiger la création d'un récépissé timbré pour chaque destinataire réel.

Cette mesure, purement fiscale, et qui, au point de vue du contrat de transport, ne présente aucun intérêt juridique, déroge gravement aux règles ordinaires : la loi de 1863 impose un récépissé timbré pour chaque expédition; la loi de 1872 stipule de plus que, lorsque l'expéditeur sera un entrepreneur de messageries ou de transports, il devra, outre le récépissé concernant l'ensemble de son expédition, payer autant de droits de timbre qu'il y aura de destinataires réels.

La maison X..., de Paris, a un correspondant à Lyon; elle groupe naturellement tous ses colis pour Lyon et les envoie en une seule expédition à son correspondant : elle n'en doit pas moins faire connaître en un bordereau détaillé le nom des clients à qui finalement les colis doivent être remis, et créer pour chacun d'eux un récépissé timbré.

**252.** Les prescriptions de l'article 2 de la loi du 30 mars 1872 s'appliquent aux transports à grande vitesse comme à ceux de petite vitesse, mais exclusivement lorsque l'expéditeur est entrepreneur ou intermédiaire de transport (1) : elles n'atteignent pas les négociants et propriétaires qui font leurs expéditions eux-mêmes sans intermédiaire.

Ainsi, à supposer, par exemple, qu'un mareyeur de Douarnenez envoie des colis groupés, à un correspondant chargé d'en faire, à Paris, la distribution aux destinataires réels, cet expéditeur, n'étant pas entrepreneur de messagerie, n'a pas à se soumettre à l'article 2 de la loi de 1872; mais si plusieurs mareyeurs s'entendaient pour grouper leurs colis, ils pourraient être assimilés à des entrepreneurs de transport et tomber sous le coup de cette loi.

**253.** On a pu s'étonner, à la lecture du texte cité n° 251, de voir les commissaires de surveillance administrative appelés à constater les infractions à l'article 2 de la loi de 1872; les fonctionnaires de l'enregistrement étant déjà autorisés par la loi de 1863 (2) à prendre com-

(1) Sol. adm. Enreg<sup>t</sup>, 2 avril 1896 (*J. de l'enreg<sup>t</sup>*, art. 25144).

(2) Voir n° 231, p. 144, le texte de l'alinéa final de l'art. 10 de cette loi.

munication des registres d'expéditions et d'arrivages des gares et ayant, d'autre part, en vertu de la loi de 1872 elle-même, le droit de se faire représenter les registres des entrepreneurs de messageries et des commissionnaires de transports, leur intervention pouvait paraître suffisamment efficace. Le législateur a jugé, sans doute, qu'il convenait de donner également les pouvoirs de constatation nécessaires aux commissaires de surveillance administrative, parce que ce sont ces fonctionnaires qui sont appelés le plus souvent à constater les ouvertures de colis dont il a été parlé au sujet de la déclaration d'expédition (V. n° 228) et aussi parce que, d'autre part, leur séjour à peu près constant dans les gares et le droit d'accès qu'ils possèdent dans toutes les parties du chemin de fer affectées à l'exploitation ne peuvent manquer de leur faciliter grandement la recherche et la découverte de ces infractions.

Le directeur général de l'enregistrement et le directeur du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer ont respectivement donné au personnel sous leurs ordres (sous-inspecteurs et inspecteurs de l'enregistrement, commissaires de surveillance administrative), le 1<sup>er</sup> et le 22 juin 1903, des instructions leur prescrivant de s'entendre et de se prêter un mutuel appui en vue de la répression des fraudes : il est bien certain qu'une telle entente ne peut manquer d'être des plus fécondes.

On fera remarquer, en terminant, que les agents du chemin de fer, alors même qu'ils sont assermentés, ne peuvent verbaliser en matière de timbre; ils doivent, en conséquence, accepter toujours les déclarations des groupeurs telles qu'elles leur sont faites, sauf à saisir le commissaire de surveillance ou les agents de l'enregistrement au cas où ils auraient des motifs de supposer des fraudes au point de vue fiscal.

---

(1) Voir le texte de ces instructions dans le *Bulletin annoté des chemins de fer* (1909, I, p. 85).

---



## CHAPITRE III

### FIXATION DU PRIX

#### SECTION PREMIÈRE

#### *Règles générales.*

254. En principe, toute taxe perçue sur les chemins de fer a dû faire l'objet d'une homologation administrative. — 255. Soit qu'il s'agisse de taxes nouvelles non encore inscrites dans les tarifs... — 256. Soit qu'il s'agisse de la modification des prix précédemment homologués. — 257. Première exception : les « frais accessoires » sont *fixés* annuellement par l'Administration supérieure. — 258. Deuxième exception : il en est de même des prix de transport dans certains cas que le cahier des charges fait connaître. — 259. Troisième exception : pour les *places de luxe* et pour les *massés indivisibles de grand poids*, le droit de fixation du prix est théoriquement dévolu à l'Administration supérieure. — 260. Résumé des numéros précédents.

254. Dans l'industrie privée, les entrepreneurs de transport sont libres, en général, de fixer à leur gré les prix qu'ils entendent faire payer aux voyageurs et expéditeurs qui traitent avec eux. Tout au plus ceux qui ont « annoncé leur établissement au public avec des conditions de prix, périodicité de jours et d'heures », ne sont-ils plus « maîtres de refuser de partir au moment déterminé, ni d'exiger d'autres prix que ceux indiqués dans leurs annonces » (1); encore ont-ils eux-mêmes fixé d'avance, en toute liberté, ces prix et conditions.

Sur les chemins de fer, heures de départ ou d'arrivée, délais de transport et prix sont au contraire minutieusement et rigoureusement réglés. L'ordonnance du 15 novembre 1846 (2) pose très nettement ce principe en son article 44, pour ce qui concerne les sommes que le chemin de fer pourra être appelé à percevoir du public, à un titre quelconque :

« Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue

---

(1) PARDESSUS, *op. cit.* (*supra*, 70, p. 30, note), n° 537.

(2) Les sept articles (44 à 50) dont se compose le titre V de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ont été conservés sans aucun changement lors de la refonte de 1901 (V. p. 79 de l'étude comparative déjà citée, n° 169, p. 87, note 3); on peut donc, pour ce qui est de cette partie, appeler indifféremment ledit document « ordonnance de 1846 » ou « règlement de 1846-1901 ».

par la compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des travaux publics. »

255. Mais, d'autre part, on lit dans l'article 42 du cahier des charges la disposition suivante :

« Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés, etc. »

N'y a-t-il pas contradiction entre ces deux textes, dont l'un déclare l'homologation toujours nécessaire, tandis que l'autre accorde au concessionnaire, sans prévoir aucune homologation, « l'autorisation de percevoir » certains droits de péage et prix de transport? Non, car l'article 45 de l'ordonnance, en expliquant comment devra être appliquée la prescription qui fait l'objet de l'article 44, se trouve fixer de manière non douteuse l'interprétation qu'il fait lui-même des dispositions du cahier des charges relatives aux taxes à percevoir.

« Pour l'exécution du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article qui précède », dit-il, « la compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, des marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux *commissaires royaux* (1). »

L'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 doit donc recevoir application dans tous les cas : « il ne s'agit plus ici seulement des modifications des tarifs; il s'agit de toute taxe, même de celles qui sont l'application pure et simple du tarif maximum inscrit dans le cahier des charges » (2); ces dernières, pas plus que les autres, ne sauraient être légalement perçues que sous le couvert d'une homologation ministérielle préalable.

Ce principe a été reconnu par la Cour de cassation dans un arrêt où l'on peut lire ce qui suit :

« Des termes absolus de l'article 44, il résulte que l'homologation administrative est toujours nécessaire pour que les tarifs des chemins de fer puissent être appliqués, alors même que les taxes à percevoir seraient celles du tarif maximum déterminé par le cahier des charges de la concession.

(1) On verra, n<sup>o</sup> 419, quels sont aujourd'hui les fonctionnaires à qui cette communication doit être faite.

(2) Léon Aucoc, *Les Tarifs des chemins de fer et l'autorité de l'État*, p. 16,

Cette règle fondamentale, à laquelle la loi du 11 juin 1880 n'a en rien dérogé, s'applique aussi bien aux chemins de fer d'intérêt local (1) qu'à ceux d'intérêt général (2). »

**256.** Les administrations de chemins de fer pouvant être amenées, pour de nombreux motifs, à modifier les prix de leurs tarifs, l'ordonnance de 1846 a pris soin de spécifier expressément que l'homologation ministérielle serait nécessaire dans ce cas.

Tel est l'objet de son article 49 :

« Lorsque la compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires royaux.

« Le public sera en même temps informé, par des affiches, des changements soumis à l'approbation du ministre.

« A l'expiration du mois à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le ministre des travaux publics les a homologuées.

« Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches. »

De même, l'article 48 du cahier des charges :

« Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

« Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

« La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'Administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846. »

**257.** Dans l'expression « taxe, de quelque nature qu'elle soit » employée par l'article 44 de l'ordonnance de 1846, le législateur a eu certainement l'intention de comprendre toutes les perceptions, principales et accessoires, auxquelles peut donner lieu l'exploitation d'un chemin de fer; mais la procédure d'homologation et les pouvoirs dévolus au ministre diffèrent suivant la nature des taxes dont il s'agit.

(1) Dans ce cas, le droit d'homologation est dévolu au préfet (V. n° 169).

(2) Cass. civ. 28 déc. 1896 (Goujet et Alix, syndics de la faillite de la compagnie de Naix à Gûe c. consorts Brasseur).

A ce point de vue, les perceptions auxquelles un transport peut donner lieu, depuis la remise au chemin de fer jusqu'à la livraison au destinataire, doivent tout d'abord être divisées en « prix de transport » proprement dits, afférents au déplacement de l'objet, et « frais accessoires », correspondant aux opérations accessoires de ce déplacement : écritures, manutention, gardiennage avant le départ ou après l'arrivée, etc.

Seuls, les prix de transport proprement dits sont, en principe, simplement astreints à la formalité de l'homologation; les frais accessoires et autres taxes analogues sont soumis au régime particulier institué par l'article 47 de l'ordonnance de 1846 :

« Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du ministre des travaux publics, dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus. »

Le cahier des charges ne manque pas de consacrer, en son article 51, la même règle :

« Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la compagnie. »

**258.** Même, pour certains prix de transport proprement dits, l'ordonnance de 1846 et le cahier des charges indiquent un mode de fixation spécial.

L'article 47 du cahier des charges stipule en effet que, dans cinq cas, dont il donne l'énumération, les prix maximums fixés par l'article 42 ne seront pas applicables : dans ces cinq cas « les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie ».

D'autre part, l'article 46 de l'ordonnance de 1846 édicte la prescription suivante :

« La compagnie devra, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au ministre des travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges et à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer. »

En conséquence, pour les cinq cas prévus par l'article 47 du cahier des charges, les prix de transport sont non pas *homologués* mais *fixés* par l'Administration supérieure.

**259.** Il n'en est pas tout à fait de même de deux autres exceptions également prévues par le cahier des charges.

C'est d'abord l'article 43, deuxième alinéa, qui s'exprime ainsi :

« Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la *faculté* de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que *l'Administration fixera, sur la proposition de la compagnie*; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train. »

Puis l'article 46, § 3 et suivants :

« La compagnie ne *pourra être contrainte* à transporter les masses pesant plus de 5000 kilogrammes.

« Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

« Dans ce cas, les prix de transport seront *fixés par l'Administration, sur la proposition de la compagnie.* »

Dans ces deux cas, il importe de le remarquer, il s'agit de transports *facultatifs* : « la compagnie aura la faculté », dit l'article 43; « la compagnie ne pourra être contrainte », dit l'article 46; ces articles consacrent ainsi la non-obligation pour le concessionnaire, d'effectuer les transports visés (1), et, conséquemment, malgré que les prix de transport doivent, le cas échéant, être fixés par l'Administration supérieure, les compagnies, n'étant pas tenues de faire des propositions, peuvent *a fortiori* subordonner ces propositions à telle ou telle condition qu'elles jugent à propos, même une condition de prix : finalement le droit de fixation théoriquement dévolu à l'Administration équivaut en fait à un simple droit d'approbation ou de veto.

**260.** En résumé, les tarifs de transport étant supposés fixés, une première fois, conformément à l'article 45 de l'ordonnance de 1846 et dans les limites déterminées par le tarif du cahier des charges, aucune modification ne peut plus être apportée à ces prix que sur l'initiative de l'administration du chemin de fer, pourvu que soit obtenue l'homologation nécessaire.

Il en est de même des places de luxe (art. 43 du cahier des charges), et du transport des masses indivisibles de grand poids (art. 46), à cause du caractère facultatif des transports de cette nature.

Mais les pouvoirs du ministre des travaux publics sont bien supé-

---

(1) Cela constitue, au moins pour les masses indivisibles, une dérogation au principe posé n° 184.

rieurs lorsqu'il s'agit des prix de transport dont il est parlé à l'article 47 du cahier des charges comme devant être « arrêtés annuellement par l'Administration sur la proposition de la compagnie », ou lorsqu'il s'agit des frais accessoires prévus à l'article 51, qui doivent être « fixés annuellement par l'Administration sur la proposition de la compagnie ». Dans ces deux cas les administrations de chemins de fer ne peuvent ni se dispenser de fournir leurs propositions (1) ni y mettre une condition quelconque. Au surplus, le ministre est libre d'en tenir compte ou de passer outre; « il fixe les taxes, et la compagnie est obligée de se soumettre à sa décision » (2).

Les prix de transport de l'article 47 font l'objet d'un arrêté ministériel qui constitue le « tarif exceptionnel ».

Quant aux « frais accessoires » de l'article 51, ils font également l'objet d'un arrêté ministériel, qu'on peut appeler le « tarif des frais accessoires ».

On entrera dans quelques détails au sujet de ces deux réglementations, comme suite et complément de l'étude qui va être faite du tarif du cahier des charges.

## SECTION II

### *Tarif du cahier des charges.*

261. Définition du *tarif du cahier des charges*. — 262. Division du prix en « péage » et « transport ». — 263. Schéma du tarif de l'article 42 du cahier des charges. — 264. Transport des *voyageurs*. — 265. Transport des *chiens*. — 266. Minimum de perception (voyageurs et chiens). — 267. Transport des *animaux*. — 268. Transport des *marchandises*. — 269. Distinction entre la *grande vitesse* et la *petite vitesse*. — 270. Les marchandises et objets non prévus au tarif doivent être rangés, par assimilation, dans les classes avec lesquelles ils ont le plus d'analogie. — 271. Taxes applicables au *matériel roulant sur rails*. — 272. Transport des *voitures ordinaires*. — 273. Le prix prévu pour la grande vitesse comprend, outre le transport de la voiture, celui de deux ou trois personnes. — 274. Les charrettes à bras, voitures d'enfants, etc. ne paraissent pas devoir être considérées comme voitures pour l'application du tarif. — 275. Il en est de même des voitures démontées. — 276. Le mot « fond » employé par le cahier des charges désigne les parois verticales des voitures et non leur plancher. — 277. Transport des *voitures de déménagement*. — 278. *Transports funéraires*. — 279. Mode de calcul des taxes. — 280. Aperçu de quelques dispositions du cahier des charges, dont certaines seront étudiées plus loin.

261. On a vu, n° 255, que l'article 42 du cahier des charges détermine « les droits de péage et les prix de transport » que le conces-

(1) Aux termes de l'article 64 du règlement de 1846-1901, lorsque le ministre doit statuer sur la proposition d'une compagnie, celle-ci est « tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le ministre pourra statuer directement ».

(2) PICARD, *op. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 57.

sionnaire sera autorisé à percevoir; les articles suivants énoncent un certain nombre de règles pour la perception de ces prix et pour l'exécution des transports. L'ensemble de ces dispositions constitue le « tarif du cahier des charges », c'est-à-dire l'état énonciatif et explicatif des avantages que le concessionnaire pourra s'attribuer dans l'exercice de son industrie, et des services qu'il devra, en échange, aux personnes qui utiliseront les diverses branches de son exploitation.

Certains auteurs, impressionnés peut-être par l'invariabilité et l'immutabilité du tarif du cahier des charges, qui participe du caractère législatif de la loi ou du décret de concession (V. n° 171), lui donnent le nom de « tarif légal »; mais cette appellation est vicieuse et peut prêter à confusion : le tarif du cahier des charges n'est pas le seul qui soit légal et, d'autre part, il ne mérite pas, à proprement parler, la dénomination de *tarif*, puisqu'il ne peut être utilisé comme tel tant que son application n'a pas été autorisée par une décision homologative (V. n° 255).

On ne s'arrêtera pas à l'expression de « tarif plein » employée quelquefois : elle donnerait du tarif qui figure dans le cahier des charges une idée tout à fait inexacte.

C'est avec plus de raison que ce même tarif est désigné assez communément sous le nom de « tarif maximum » : il fixe, en effet, des maximums. Cependant on répudiera encore cette appellation, parce qu'elle peut laisser subsister dans l'esprit une certaine confusion, en donnant à entendre, au lecteur non prévenu, qu'il s'agit du maximum des prix que les administrations de chemins de fer *peuvent percevoir*. Il n'en est rien, ainsi qu'on a pu le voir n° 255; les stipulations du cahier des charges relatives aux tarifs déterminent simplement la limite supérieure des prix que le concessionnaire *pourra être autorisé* à percevoir; le maximum que pourront atteindre, sans le dépasser, les propositions qu'il soumettra à l'homologation ministérielle.

L'expression « tarif du cahier des charges » reste donc la seule capable de caractériser, sans aucune chance d'erreur ou de confusion, les articles des cahiers des charges qui, ordinairement sous le titre de « Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises » (1), traitent des conditions de prix et d'exécution des transports.

Au « tarif du cahier des charges » s'opposent les « tarifs d'applica-

---

(1). Articles 42 à 53 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général; 41 à 52 du cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local; 23 à 34 du cahier des charges type des tramways.

tion », qui comprennent toutes les taxes susceptibles d'être perçues en vertu de l'homologation ou de l'approbation légale qu'elles ont reçue (V. n° 612).

**262.** Le tarif du cahier des charges, en fixant le prix maximum que le concessionnaire du chemin de fer pourra être autorisé à percevoir pour les transports qui lui seront confiés, a soin de diviser ce prix en deux parties bien distinctes :

— *Droit de péage*, destiné à rémunérer les charges d'établissement et d'entretien de la voie même;

— *Prix de transport*, correspondant aux frais d'exploitation (matériel, traction et personnel).

« Il est expressément entendu », ajoute le même article 42, « que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'au prix fixé pour le péage. »

Cette division du prix en péage et transport vise l'éventualité possible de l'usage commun à plusieurs administrations, d'une même ligne; elle est motivée par l'obligation où sont les divers concessionnaires, en vertu de l'article 61 du cahier des charges, de laisser circuler sur leurs rails les « voitures, wagons et machines » des « compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement ». Mais l'exercice de la faculté laissée à ces dernières est à peu près nul dans la pratique, au moins sur les chemins de fer, à cause des difficultés et des dangers que présenterait une exploitation faite dans de telles conditions.

**263.** Le tarif (1) de l'article 42 du cahier des charges comporte quatre groupes de taxes, dont il va être dit successivement quelques mots :

1° Taxes établies *par tête et par kilomètre*. Ce sont celles applicables aux voyageurs et aux animaux vivants;

2° Taxes *par tonne et par kilomètre*, applicables aux excédents de bagages et aux marchandises de toute nature;

3° *Voitures et matériel roulant*, taxées par pièce et par kilomètre;

4° Service des *pompes funèbres* et transport des cercueils.

---

(1) Le mot « tarif » employé par l'article 42 du cahier des charges ne s'applique qu'à la collection des prix qui y sont stipulés; dans le langage courant des chemins de fer, le même mot désigne à la fois la liste des prix et l'ensemble des conditions de transport correspondantes (V. n° 611).



264. Les dispositions relatives au transport des voyageurs sont ainsi conçues :

TARIF	PRIX			
	de péage	de transport	totaux	
<b>1° Par tête et par kilomètre.</b>				
<i>Grande vitesse.</i>				
Voyageurs.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 <sup>re</sup> classe) . . . . .	0 <sup>f</sup> 067	0 <sup>f</sup> 033	0 <sup>f</sup> 10
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2 <sup>e</sup> classe).	0 05	0 025	0 075
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3 <sup>e</sup> classe) . . . . .	0 037	0 018	0 055
Enfants.	Au-dessous de 3 ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
	De 3 ans à 7 ans, ils paient demi-place, et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de 7 ans, ils paient place entière.			

Les prix du cahier des charges étant des maximums, le mode de garniture et de fermeture des voitures qui y est indiqué constitue le minimum de confort que les voyageurs sont en droit d'exiger dans les compartiments de la classe correspondant à leur billet. Il est juste de reconnaître que ce minimum est, en général, largement dépassé, au moins sur les grandes lignes.

265. Le prix pour les « chiens transportés dans les trains de voyageurs » est fixé à 0<sup>f</sup>015 par tête et par kilomètre, savoir : péage, 0<sup>f</sup>01; transport, 0<sup>f</sup>005.

Il est à remarquer que, à l'exception d'une clause relative au minimum de perception, le cahier des charges ne contient aucune disposition autre que celle ci-dessus, susceptible de s'appliquer aux chiens.

Certaines administrations en ont voulu conclure :

1° Que les chiens ne doivent être transportés que dans les trains de voyageurs;

2° Que la taxe de 0<sup>f</sup>015 par tête peut être exigée quelle que soit la

taille du chien et même lorsqu'il est conservé par un voyageur dans son compartiment.

La première de ces conclusions n'est certainement pas rigoureuse. Quant à la seconde, elle sera examinée plus loin, dans les conditions d'application des tarifs généraux de grande vitesse, nos 731 et suivants.

**266.** Une disposition spéciale placée immédiatement après celles concernant la taxation des voyageurs et des chiens est ainsi conçue : « sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes ».

Cette disposition, par la place qu'elle occupe, paraît s'appliquer tant aux voyageurs qu'aux chiens.

Elle n'a d'ailleurs pas le caractère obligatoire que semblerait lui donner la manière dont elle est libellée; il ne faut pas oublier, en effet, que c'est toujours d'un maximum qu'il s'agit : le concessionnaire peut, sans doute, en demander l'homologation, mais il n'y a aucune obligation pour lui, d'atteindre dans ses propositions cette limite supérieure des prix à percevoir. Le minimum de perception stipulé par les tarifs d'application (V. n° 261 *in fine*), pourra donc être inférieur à celui prévu par le cahier des charges ou même complètement supprimé.

**267.** En dehors des chiens, dont il a été parlé n° 265, le tarif du cahier des charges reprend, en les divisant en trois catégories, les animaux ci-après énumérés :

1° « Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets et bêtes de trait »;

2° « Veaux et porcs »;

3° « Moutons, brebis, agneaux et chèvres ».

Cette division se base principalement sur la taille moyenne des espèces auxquelles elle s'applique.

Les taxes totales (péage et transport) sont respectivement de 10, 4 et 2 centimes par tête, pour les transports dits « à petite vitesse » ; mais, ajoute le cahier des charges, « lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés ».

On répétera, au sujet de ces prix et de cette disposition, l'observation déjà faite au numéro précédent : s'agissant d'un tarif maximum, la règle n'est pas obligatoire et les prix de transport des animaux à la vitesse des trains de voyageurs peuvent être inférieurs au double de ceux des transports correspondants faits à petite vitesse.

**268.** Le passage suivant du « tarif » de l'article 42 mérite, à cause de l'intérêt qu'il présente, d'être donné dans son entier.

TARIF	PRIX		
	de péage	de transport	totaux
<b>2° Par tonne et par kilomètre.</b>			
<i>Marchandises transportées à grande vitesse.</i>			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs . . . . .	0 <sup>r</sup> 20	0 <sup>r</sup> 16	0 <sup>r</sup> 36
<i>Marchandises transportées à petite vitesse.</i>			
1 <sup>re</sup> CLASSE. { Spiritueux, — Huiles, — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, — Produits chimiques non dénommés, — Œufs, — Viande fraîche, — Gibier, — Sucre, — Café, — Drogues, — Épiceries, — Tissus, — Denrées coloniales, — Objets manufacturés, — Armes.	0 09	0 07	0 16
2 <sup>e</sup> CLASSE. { Blés, — Grains, — Farines, — Légumes farineux, — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, — Chaux et plâtre, — Charbon de bois, — Bois à brûler dit <i>de corde</i> , — Perches, — Chevrons, — Planches, — Madriers, — Bois de charpente, — Marbre en bloc, — Albâtre, — Bitume, — Cotons, — Laines, — Vins, — Vinaïgres, — Boissons, — Bières, — Levure sèche, — Coke, — Fers, — Cuivres, — Plomb et autres métaux ouvrés ou non, — Fontes moulées . . . . .	0 08	0 06	0 14
3 <sup>e</sup> CLASSE. { Pierres de taille et produits de carrières, — Minerais autres que les minerais de fer, — Fonte brute, — Sel, — Moellons, — Meulières, — Argiles, — Briques, — Ardoises . . . . .	0 06	0 04	0 10
4 <sup>e</sup> CLASSE. { Houille, — Marne, — Cendres, — Fumier, — Engrais, — Pierres à chaux et à plâtre, — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, — Minerais de fer, — Cailloux et sables : Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs . . . . . Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . . . . Pour les parcours de plus de 300 kilomètres (1) . . . . .	0 045 0 03 0 025	0 035 0 02 0 015	0 08 0 05 0 04
(1) Pour la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les deux derniers paragraphes concernant la 4 <sup>e</sup> classe sont ainsi conçus : « Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 13 fr. 50... » « Pour les parcours de plus de 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être inférieure à 13 fr. 50... »			

269. Si les paragraphes précédents laissent subsister quelque doute, celui-ci a le mérite d'être parfaitement clair en ce qui concerne la distinction à faire entre les transports à grande vitesse et les autres : sont seuls qualifiés transports à grande vitesse ceux dont l'exécution doit s'accomplir « à la vitesse des trains de voyageurs ».

Cette remarque est d'une importance extrême, ainsi qu'on le verra dans le chapitre où il est traité des délais de transport : l'on peut soutenir, en effet, que les prix maximums stipulés par le tarif du cahier des charges pour les transports « à petite vitesse » sont seuls susceptibles d'être appliqués aux transports qui ne sont pas effectués « à la vitesse des trains de voyageurs ».

270. La classification des marchandises en quatre catégories auxquelles s'appliquent des maximums différents est aussi fort importante.

Cette classification se complète, en effet, ainsi d'ailleurs que celle des animaux signalée n° 267, par la disposition suivante, qui fait l'objet de l'article 45 du cahier des charges :

« Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

« Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement. »

Les énumérations et classifications des animaux ou marchandises faites dans le cahier des charges ne sont donc point limitatives : elles ne pouvaient d'ailleurs pas l'être puisque les compagnies sont, en principe, tenues d'accepter les objets quelconques présentés au transport. Mais, en vertu de l'article 45, les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques doivent, dès qu'ils apparaissent dans les tarifs d'application, se trouver rangés dans l'une des quatre classes du tarif du cahier des charges et, dès lors, le maximum afférent à cette classe est le maximum du prix susceptible de figurer dans lesdits tarifs d'application. On aura, du reste, à revenir sur les « assimilations » nos 812 et suivants.

271. La taxe maximum totale (péage et transport) pour le

*matériel roulant sur rails*, transporté à petite vitesse (1), est ainsi fixée :

« Par pièce et par kilomètre :

« Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes. . . . .	0 <sup>f</sup> 15;
« Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes . . . . .	0 20;
« Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi). . . . .	3 00;
« Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi) . . . . .	3 75;
« Tender de 7 à 10 tonnes. . . . .	1 50;
« Tender de plus de 10 tonnes . . . . .	2 25. »

L'article 42 du cahier des charges ajoute au tarif ci-dessus reproduit :

« Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive, avec son tender, marchant sans rien traîner.

« Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide. »

Ce qui revient à dire que la taxe afférente à un wagon vide ou à une locomotive marchant seule peut être considérée comme un minimum lorsque le wagon chargé ou les véhicules traînés par la locomotive ne donnent pas ouverture à une taxe au moins égale.

**272.** Les dispositions relatives aux *voitures ordinaires* stipulent les taxes maximums totales ci-après (péage et transport compris), exigibles par pièce et par kilomètre :

« Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur. . . . .	0 <sup>f</sup> 25;
« Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . . .	0 32. »

Ces taxes sont doublées lorsque, sur la demande de l'expéditeur, le transport a lieu à la vitesse des trains de voyageurs, mais, « dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe ».

**273.** Le prix maximum de 50 centimes pour les voitures de la première catégorie et de 64 centimes pour celles de la seconde, com-

(1) Il n'est pas prévu de transports de cette nature à grande vitesse (V. n° 975).

prend donc non seulement le transport de la voiture elle-même mais encore celui de deux ou trois personnes.

Cette disposition, à peu près tombée en désuétude, aurait pu reprendre un certain caractère d'actualité par suite du développement considérable de l'industrie des voitures automobiles (V. n° 1064).

**274.** Parmi les difficultés auxquelles peut donner lieu l'interprétation des clauses du cahier des charges concernant les « voitures », se présente la question de savoir si l'on doit comprendre dans ce terme les véhicules de toute nature servant au transport soit des personnes soit des choses, ou seulement les véhicules destinés au transport des grandes personnes.

La lecture du texte et l'époque où il a été rédigé sembleraient plutôt indiquer une solution favorable à la deuxième hypothèse, mais cette solution n'est point certaine.

D'autre part, l'hypothèse opposée ne peut être rigoureusement admise : il serait non seulement excessif mais certainement contraire aux intentions des auteurs du cahier des charges, d'appliquer les taxes concernant les « voitures » aux charrettes à bras, aux brouettes et aux voitures d'enfants (1), qui n'exigent pas l'emploi d'un wagon entier pour leur transport. D'ailleurs, si l'on devait leur appliquer cette taxe, il serait impossible de remplir l'obligation corrélatrice de laisser deux personnes prendre place dans ces sortes de voitures lorsqu'elles sont transportées à grande vitesse.

On peut donc penser qu'on se trouve en présence d'un cas que le cahier des charges n'a point prévu, et qui, par suite, doit être réglé conformément à l'article 45 cité n° 270, c'est-à-dire : assimilation provisoire par la compagnie à l'une des classes prévues, et décision définitive par l'Administration supérieure (V. n° 751).

**275.** La même remarque s'applique aux voitures démontées, que certaines administrations de chemins de fer ont prétendu considérer comme « voitures » pour l'application des tarifs. Les voitures démontées ne rentrent certainement pas dans la catégorie des « voitures » au sens de l'article 42 du cahier des charges : la disposition relative aux personnes pouvant prendre place dans les voitures exclut formellement une telle interprétation.

Il est du reste évident que la taxation très élevée prévue par le cahier des charges ne peut se justifier que par le volume des voitures

---

(1) Voir dans ce sens Cass. civ. 10 juill. 1883 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Dhurlaborde).

et les risques particuliers que présente leur transport; or ce volume et ces risques ne sont pas plus grands que pour une marchandise quelconque, lorsque les véhicules sont démontés.

**276.** Autre question, aujourd'hui définitivement résolue par la jurisprudence : le mot « fond » doit s'entendre des parois verticales et non des planchers. Un jugement du tribunal civil de Villefranche-de-Rouergue, en date du 7 janvier 1904, a été cassé pour avoir admis que la voiture automobile en cause, « n'ayant pas, pour supporter voyageurs et colis deux planchers superposés en forme d'étages, ne serait qu'une voiture à un fond » :

« On doit entendre par voitures à deux fonds », dit l'arrêt, « celles qui ont, même sur un seul plan, deux parois verticales à chacune desquelles est adaptée une banquette où peuvent s'asseoir des voyageurs; dès lors l'unique motif sur lequel s'est appuyé le tribunal est erroné (1). »

**277.** Le texte cité n° 272 concerne exclusivement les voitures ordinaires. Le cahier des charges fixe ensuite le prix maximum applicable aux voitures de déménagement (à petite vitesse) :

« Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide . . . . . 0<sup>f</sup> 20;

« Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, paieront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre, 0 14. »

Le prix ainsi fixé pour les objets chargés dans les voitures de déménagement est égal à celui stipulé plus haut pour le transport à petite vitesse des marchandises de la deuxième classe (V. n° 268), mais il s'applique indistinctement à tous les objets, de quelque nature qu'ils soient, qui peuvent composer un déménagement.

**278.** Enfin le tarif maximum pour les *transports funéraires* est ainsi réglé :

« Service des pompes funèbres et des cercueils

« Grande vitesse

« Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes . . . 0<sup>f</sup> 64;

(1) Cass. civ. 3 août 1905 (Ch. de fer d'Orléans c. Couderc).

« Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de. 0 30;

« Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer, pour être transporté par train express dans une voiture spéciale, sera soumis au prix de . . . . . 1 00. »

**279.** Après avoir fixé, comme il vient d'être dit dans les numéros précédents, les prix maximums que le concessionnaire du chemin de fer pourra percevoir à son profit pour les divers transports qui lui seront confiés, l'article 42 du cahier des charges indique, de la manière suivante, le mode de calcul des taxes :

« La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

« Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

« Le poids de la tonne est de 1000 kilogrammes.

« Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne, ou par 10 kilogrammes.

« Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

« Toutefois, pour les excédents de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; — 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; — 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

« Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 40 centimes. »

Ces dispositions, fort explicites, n'appellent aucune observation autre que celle déjà formulée n° 266 au sujet de la perception minimum prévue pour les voyageurs et les chiens.

**280.** Le tarif du cahier des charges ne se contente pas de fixer les prix maximums qui pourront être *autorisés* et d'indiquer la manière dont ils seront perçus; il règle également la procédure à suivre pour l'homologation des prix à percevoir effectivement, et il détermine, d'autre part, pour l'exécution des transports, quelques principes qui doivent être considérés comme le minimum d'avantages et de garanties individuelles ou sociales que le public est en droit d'attendre de l'exploitation du chemin de fer.



Ainsi les articles 43 et 44, relatifs aux trains affectés aux voyageurs et à la faculté qu'auront ceux-ci de prendre avec eux une certaine quantité de bagages;

— L'article 49, qui prescrit la tenue des registres d'expéditions et d'arrivages, la mise en route des marchandises suivant l'ordre de leur inscription, enfin la délivrance des récépissés et des lettres de voiture;

— L'article 50, qui fixe les délais ou tout au moins les règles à suivre à cet égard dans la réglementation;

— L'article 51, relatif à la rémunération des opérations accessoires du transport;

— Les articles 52 et 53, concernant la continuation du transport au delà du chemin de fer.

On peut ajouter les articles 54 à 58, qui, bien que ne faisant pas partie, à proprement parler, du « tarif du cahier des charges », dans le sens qui a été donné, n° 261, à cette expression, renferment des stipulations relatives à divers services publics (fonctionnaires du contrôle, militaires, etc.), intéressant, par suite, grandement les relations entre le chemin de fer et les personnes appelées à bénéficier de ces stipulations.

Il sera parlé plus loin de toutes celles des dispositions du cahier des charges qui, n'ayant pas été étudiées déjà, présentent cependant quelque intérêt au point de vue du but qu'on se propose dans le présent ouvrage.

### SECTION III

#### *Tarif exceptionnel.*

##### § 1. — Généralités.

**281.** Énumération des taxes de transport qui, exceptées, par l'article 47 du cahier des charges, de l'application du tarif de l'article 42, sont réglées par un arrêté ministériel. — **282.** L'article 1<sup>er</sup> de cet arrêté constitue le « tarif exceptionnel ». — **283.** Le tarif exceptionnel est un tarif maximum. — **284.** Il est applicable d'office, à défaut d'autre. — **285.** Il ne s'applique qu'aux prix de transport proprement dits.

**281.** — D'après l'article 47 du cahier des charges, dont il a été parlé n° 258, « les prix de transport déterminés au tarif (1) ne sont point applicables :

« 1<sup>o</sup> Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans

---

(1) Il s'agit du « tarif » qui fait l'objet de l'article 42 du cahier des charges (V. n° 263 et suiv.).

le tarif et qui ne pèsent pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

« 2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

« 3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs;

« 4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

« 5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous. »

En vertu d'une autre disposition du même article dont le texte a été donné n° 258, les prix de transport doivent être, dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, arrêtés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la compagnie.

Les articles 46 et 47 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 prévoient la même réglementation et en indiquent sommairement la procédure (V. nos 257 et 258).

Par application de ces dispositions, des arrêtés ministériels sont pris, non pas chaque année, comme, théoriquement, ils devraient l'être, mais aussi souvent qu'il est nécessaire d'apporter des modifications aux prix précédemment autorisés, lesquels restent applicables jusqu'à décision nouvelle.

**282.** L'arrêté ministériel actuellement en vigueur sur les chemins de fer d'intérêt général porte la date du 24 mars 1898 (1). Son préambule vise : les cahiers des charges, l'article 47 de l'ordonnance de 1846, les arrêtés ministériels ayant antérieurement pourvu à la même réglementation, l'arrêté du 12 novembre 1897 relatif au transport des matières dangereuses, les propositions des compagnies, les avis des fonctionnaires du contrôle, l'avis du comité consultatif des chemins de fer (23 mars 1898) et enfin le rapport du conseiller d'État, directeur des chemins de fer.

Son article premier débute ainsi :

« Le tarif exceptionnel prévu par le cahier des charges pour le transport des marchandises de faible densité, matières inflammables ou explosibles, animaux et objets dangereux, animaux d'une valeur déclarée supérieure à 5 000 francs, finances et valeurs, et petits colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous, est fixé ainsi

---

(1) Cet arrêté a reçu une importante addition le 8 avril 1909 (V. n° 301).

qu'il suit, pour l'exercice 1898, sur les chemins de fer d'intérêt général. »

La suite de l'article constitue ce que, dans la terminologie des chemins de fer, on appelle le « tarif exceptionnel » (V. n° 638).

**283.** Le *tarif exceptionnel* est absolument comparable au tarif de l'article 42 du cahier des charges : il fixe les prix de transport maximums autorisés pour les cinq cas exclus, par l'article 47, de l'application dudit article 42.

Cela résulte incontestablement de l'article 3, ainsi conçu, de l'arrêté de 1898 :

« Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à l'application de prix et conditions plus avantageux pour le public en vertu de tarifs homologués ou qui le seraient ultérieurement. »

Des abaissements pourront donc être proposés et homologués dans les tarifs, mais non des relèvements.

**284.** Malgré l'assimilation qu'on vient de faire du tarif exceptionnel au tarif du cahier des charges, il est évident que le premier, résultant d'un arrêté ministériel, n'a pas besoin comme le second (V. n° 255), d'être homologué pour devenir applicable; il s'ensuit que si les tarifs d'application ne dérogent pas expressément aux prix stipulés par l'arrêté de 1898, ce sont ces prix qu'il y a lieu d'appliquer, d'office, aux cas prévus par l'article 47 du cahier des charges et réglés par ledit arrêté.

**285.** L'article 2 de l'arrêté du 24 mars 1898 stipule que les « frais accessoires » seront perçus « conformément aux tarifs généraux de la grande et de la petite vitesse »; puis il ajoute :

« Le chargement et le déchargement des animaux dangereux, pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales, seront effectués par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires; il ne sera rien perçu pour cette double opération. »

Lorsqu'on aura vu, plus loin, ce qu'il faut entendre par « tarifs généraux » et par « frais accessoires », on pourra s'étonner que des prescriptions de la nature de celles ci-dessus aient pu trouver place dans l'arrêté sur le tarif exceptionnel. Quoi qu'il en soit, il convient de noter ici, que lorsque le tarif exceptionnel stipule des majorations de taxes, elles ne doivent porter que sur le prix de transport proprement dit.

## § 2 (1). — Marchandises de faible densité.

286. Taxe applicable aux « denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges et qui ne pèseraient pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube ». — 287. Denrées et objets assujettis à cette taxe exceptionnelle. — 288. Exemples de calcul. — 289. Mention sur les récépissés des dimensions des objets. — 290. Le calcul du poids spécifique d'une expédition se fait sur l'ensemble des objets la composant.

286. Les « denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube » doivent être taxés, tant pour la grande que pour la petite vitesse, moitié en sus des prix fixés par les *tarifs généraux*, « sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube. »

Si ces denrées et objets sont repris dans un *tarif spécial*, « les prix de ce tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée ».

Enfin, la surtaxe n'est pas applicable aux colis d'un poids ne dépassant pas 40 kilos et taxés comme tels aux prix du paragraphe 5 du tarif exceptionnel (V. nos 303 et 305).

287. Quelques difficultés pourraient s'élever au sujet de la signification exacte qu'il convient de donner aux diverses dénominations énumérées par l'article 42 du cahier des charges (V. n° 268).

Pratiquement ces difficultés sont supprimées par l'indication, dans la « classification générale » dûment homologuée (V. n° 811), de celles des marchandises y figurant auxquelles doit s'appliquer la surtaxe prévue par le tarif exceptionnel.

Ces marchandises sont signalées à l'attention, dans ladite classification générale, par un astérisque et un renvoi correspondant (2).

(1) § 1 (G. V. et P. V.) du tarif exceptionnel.

(2) Ce sont, d'après le *Recueil Chaix*, de juillet 1910, les suivantes :

Abat-jour; alambics montés sur roues; amadou; appareils de cuisine montés sur roues; appareils d'électricité, de télégraphie ou de téléphonie; appareils hydrothérapeutiques; arbres et arbustes; armures ou corsets métalliques pour arbres; auges en bois; bacs en bois; baignoires; balais; balayeuses montées sur roues; ballons d'enfants, gonflés avec un gaz inflammable; bambous; bateaux; bidons; bimbeloterie; bois de Panama; bois en cercles pour tamis; boissellerie; boîtes; bonbonnes ou touries vides; bouchons en liège; bouchons non dénommés; bourre de soie; bruyères; cadres cages ou harasses, montés; cadres pour glaces ou pour tableaux; caisses; caisses de fourgons, de voitures ou de wagons, pour chemins de fer ou tramways; caisses de

Sans doute on pourrait prétendre que certaines des marchandises ainsi désignées sont comprises dans les dénominations de l'article 42 du cahier des charges : par exemple, la *bimbeloterie* rentre certainement dans la dénomination « objets manufacturés »; d'autres désignations sont même plus générales que celles de l'article 42 : ainsi la dénomination *céréales en gerbe*, peut incontestablement s'appliquer aux « blés » qui sont « nommément énoncés dans le cahier des charges » et l'on serait peut-être fondé à soutenir que si les céréales en gerbe peuvent, en général, être frappées des surtaxes prévues par le tarif exceptionnel, les blés doivent toujours y échapper. Mais il ne paraît pas que personne ait jamais protesté contre l'interprétation que l'Administration supérieure a faite des articles 42 et 47 du cahier des charges, et les indications données par la classification homologuée, en ce qui concerne le tarif exceptionnel, sont couramment appliquées telles quelles.

**288.** Le calcul de la majoration et du maximum auquel elle est limitée se fait d'une façon très simple, après cubage de l'objet.

Soit un colis de vêtements confectionnés, de  $1^m 35 \times 0^m 80 \times 0^m 68$ , expédié à petite vitesse, sur le réseau de l'Est, à une distance de 300 kilomètres.

Le prix de transport par tonne, à cette distance (frais accessoires non compris), est de 46 francs.

---

voitures; cartonnages; cercles en bois; céréales en gerbe; champignons secs; chapellerie; chardons; chaudières à bitume, montées sur roues; chaudronnerie; cochons de lait; cocons; copeaux de bois; coton cardé ou peigné; couffes; couronnes en jonc ou en paille; couronnes mortuaires; couveuses; culots en métal pour cartouches; cuves en bois; cycles sans moteur; déchets de liège, de plumes et de soie; douilles vides pour cartouches; échelles; effets à usage; emballages non dénommés; enveloppes en paille; éponges; étuves à désinfecter; fibres de bois pour emballage; fleurs naturelles; fougères; fourrages; fûts en bois; fûts non dénommés; herboristerie; houblon; instruments et machines agricoles; instruments de musique; jouets; kiosques montés; lames de liège clouées sur planchettes pour lattis; lampions et lanternes vénitiennes; lapins; liège brut; literie; lits en acier ou en fer non décorés, sans sommiers adhérents; lits en métal, avec ou sans sommiers adhérents, non dénommés; lunetterie; malles de voyage; marchandises et matériel de déballagistes et d'étalagistes; matériel aéronautique, de cirques, de fêtes, gymnastique, jeux, ménagerie, spectacles forains ou théâtres; matériel d'incendie non dénommé; meubles montés; mobilier non dénommé; modes; objets de collection; objets manufacturés non dénommés; ouates de coton et de filasse (chanvre, jute ou lin); paille; paille commune tressée; paille fine, tressée ou non; paniers non dénommés; plantes potagères non dénommées; plantes vivantes; plumes d'oiseaux; ponts à bestiaux montés sur roues; porte-bouteilles en acier ou en fer; récipients non dénommés; ressorts pour meubles; rognures de bois pour l'industrie; ruches; saponaire; sellerie; sommiers élastiques; sparte brut; tonneaux montés sur roues; ustensiles de ménage en bois; vannerie; vêtements confectionnés; voitures à bras; voitures d'enfants; volailles; volailles mortes.

Le volume du colis est égal à :

$$1^m 35 \times 0^m 80 \times 0^m 68 = 0^{m3} 734 4.$$

Son poids, s'il pesait 200 kilos sous le volume d'un mètre cube, serait de :

$$0^{m3} 734 4 \times 200^{kg} = 0^t 146^{kg} 88.$$

La taxe correspondante :

$$46^f \times 0^t 15 (1) = 6^f 90.$$

Ce chiffre est le maximum que la taxe majorée peut atteindre, mais qu'elle ne doit pas dépasser par l'effet de la majoration.

Trois hypothèses doivent être envisagées.

**PREMIÈRE HYPOTHÈSE.** — *Le poids réel du colis est égal ou supérieur au poids fictif calculé à raison de 200 kilos par mètre cube.*

Dans ce cas aucune majoration n'est due, puisque la taxe calculée sur le poids réel dépasse, ou atteint tout au moins, le chiffre fourni par le calcul fait sur le poids fictif.

Par exemple, si le poids est de 165 kilos, le calcul de la taxe simple donne :

$$46^f \times 0^t 17 = 7^f 82.$$

C'est cette somme qui doit être perçue.

**DEUXIÈME HYPOTHÈSE.** — *Le poids réel du colis étant inférieur au poids fictif calculé à raison de 200 kilos par mètre cube, la taxe calculée sur le poids réel et majorée de 50 % donne un chiffre inférieur à celui résultant du calcul fait d'après le poids fictif.*

C'est la taxe calculée sur le poids réel et majorée de 50 %, qui est exigible.

Le poids réel est par exemple de 85 kilos.

La taxe simple serait de :

$$46^f \times 0^t 09 = 4^f 14.$$

En majorant cette somme de 50 %, on a :

$$4^f 14 + 2^f 07 = 6^f 21.$$

Il y a lieu de percevoir intégralement cette somme de 6<sup>f</sup> 21, puisqu'elle est inférieure à celle de 6<sup>f</sup> 90, résultant du calcul fait d'après le poids fictif.

---

(1) D'après l'article 42 du cahier des charges, dont les tarifs généraux reproduisent à cet égard les dispositions, les fractions de poids sont arrondies aux 10 kilos supérieurs (Voir nos 279 et 847).

**TROISIÈME HYPOTHÈSE.** — *Le poids réel du colis étant, comme dans l'hypothèse précédente, inférieur au poids fictif calculé à raison de 200 kilos par mètre cube, la taxe calculée sur le poids réel et majorée de 50 % donne un chiffre supérieur à celui résultant du calcul fait d'après le poids fictif.*

C'est, dans ce cas, ce dernier chiffre qui doit être perçu à titre de maximum.

Le poids réel est par exemple de 120 kilos.

La taxe simple donne :

$$46^f \times 0^t 12 = 5^f 52.$$

La majoration de 50 % porterait cette somme à :

$$5^f 52 + 2^f 76 = 8^f 28.$$

Cette somme étant supérieure au maximum de 6<sup>f</sup> 90, il y a lieu de s'en tenir à ce dernier.

**289.** Ainsi qu'on vient de le voir, toutes les fois qu'il y a lieu de percevoir des majorations pour faible densité, le cubage des objets est l'un des éléments essentiels du calcul de la taxe; l'indication des dimensions devrait, en conséquence, figurer sur le récépissé (1).

Si les gares ne l'inscrivent pas d'office, sous prétexte qu'aucune disposition réglementaire ne leur en fait une obligation expresse, il appartient aux expéditeurs d'exiger cette mention, qu'on ne saurait, semble-t-il, leur refuser, car le récépissé doit, en principe, contenir tous les éléments de nature à permettre la vérification du prix perçu.

Quoi qu'il en soit, il importe, si le récépissé n'indique pas les dimensions des objets, que le destinataire (ou l'expéditeur) vérifie la perception, et, en cas d'erreur, produise sa réclamation *avant* la livraison, pendant que les objets sont encore en la possession du chemin de fer; sans quoi la preuve de l'erreur, — preuve que la jurisprudence met à sa charge (2), — serait plus tard à peu près impossible à établir.

Pareillement, l'administration du chemin de fer, après s'être dessaisie de la marchandise, ne pourrait réclamer une surtaxe pour faible densité, qu'en prouvant le bien fondé de sa réclamation, c'est-à-dire en établissant d'abord quel était le volume exact de l'objet transporté.

(1) Voir à ce sujet une circulaire ministérielle du 26 juin 1908, invitant les compagnies à adresser au ministre des travaux publics « des propositions à l'effet de compléter sur ce point les dispositions du tarif exceptionnel applicable aux colis encombrants ».

(2) Cass. req. 29 mars 1876 (Canton c. Ch. de fer du Midi); civ. 13 févr. 1878 (Ch. de fer du Midi c. Schmid), 25 nov. 1901 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Rostagni et Garnier), 26 nov. 1901 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Mazzoleni).

290. Plus délicate est la question de savoir si, lorsqu'un même envoi comporte plusieurs colis dont quelques-uns seulement ont un poids spécifique inférieur à 200 kilos par mètre cube, on doit séparer ces colis des autres, afin de les frapper de la majoration convenable.

La Cour de cassation a décidé qu'il y avait lieu, au contraire, de calculer le poids spécifique d'une expédition, au point de vue de l'application du tarif exceptionnel, sur l'ensemble des colis dont cette expédition se compose :

« La faculté, pour un expéditeur, de réunir dans un même envoi, fait au même destinataire, un certain nombre de colis de même nature, quoique emballés à part, constitue une faculté de droit commun, qui ne pourrait être enlevée que par une disposition expresse de la loi; à l'exercice de cette faculté correspond, pour les compagnies de chemins de fer, l'obligation de percevoir le prix de transport sur la totalité des articles réunis et non sur chaque article en particulier.

« La compagnie demanderesse ne justifie d'aucune disposition de ses tarifs, non plus que de son cahier des charges, qui prive les expéditeurs du droit de grouper les colis dont une partie pèse isolément, comme dans l'espèce, moins de 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

« L'article 10 (du tarif général de petite vitesse) qu'elle invoque ne contient aucune prohibition de ce genre; l'article 5 lui-même, outre qu'il régit seulement les colis pesant de 0 à 40 kilogrammes inclusivement, reconnaît expressément aux expéditeurs le droit de les soustraire au tarif spécial (1) de 25 centimes par tonne et par kilomètre, en les groupant dans un envoi total pesant plus de 40 kilogrammes...

« D'où il suit que le tribunal (Trib. com. Toulouse, 2 juin 1880), en rejetant la demande de la compagnie, s'est conformé à la loi, etc. (2). »

Cette jurisprudence peut être considérée comme définitive.

### § 3 (3). — Matières inflammables ou explosibles; animaux et objets dangereux.

291. Tarif exceptionnel des matières explosibles, inflammables et dangereuses (vénéneuses ou infectes). — 292. Tarif exceptionnel des animaux dangereux. — 293. Imprécision de cette dernière réglementation.

291. Un règlement du 12 novembre 1897, dont il sera parlé nos 1176 et suivants, énumère et classe en un certain nombre de « catégories »,

(1) *Spécial* est mis ici pour *exceptionnel*.

(2) Cass. civ. 9 juill. 1883, après délibération en la chambre du conseil (Ch. de fer d'Orléans c. Trapé).

(3) § 2 (G. V. et P. V.) du tarif exceptionnel.



les diverses marchandises (matières explosibles, inflammables, vénéneuses et infectes) pour lesquelles sont prescrites des conditions spéciales de transport.

L'arrêté du 24 mars 1898 fixe le tarif exceptionnel applicable à ces marchandises, en tenant compte de ce que, suivant les distinctions du règlement du 12 novembre 1897, elles sont admises ou non dans les trains de voyageurs ou seulement dans les trains de marchandises et sous certaines conditions. On peut résumer de la manière suivante ses dispositions à ce sujet :

MATIÈRES CLASSÉES dans la	GRANDE VITESSE	PETITE VITESSE
1 <sup>re</sup> CATÉGORIE.	« Le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable (1). »	Tarif général majoré de 50 % (2) plus « 0 <sup>f</sup> 30 par km. pour chaque wagon isolateur vide fourni à la demande de l'expéditeur ».
2 <sup>e</sup> CATÉGORIE.	Id.	« 25 % en plus du tarif général. »
3 <sup>e</sup> CATÉGORIE. { Explosifs de sû- reté et matières assimilées. Autres matières.	Id.	« 10 % en plus du tarif général. »
4 <sup>e</sup> CATÉGORIE.	« Prix du tarif général de la grande vitesse. »	
5 <sup>e</sup> CATÉGORIE (Matières vénéneuses).	Prix du tarif général ou des tarifs spéciaux dans lesquels ces matières sont dénommées.	Comme ci-contre.
6 <sup>e</sup> CATÉGORIE (Matières infectes).	Id.	Néant.
	« Le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable. »	Néant.

1. Cette règle n'est pas sans exception.

2. Pour la *dynamite*, cette taxe est appliquée « avec un minimum de 2<sup>f</sup> 50 par expédition et par kilomètre sur les lignes où il n'existe pas de trains réguliers de marchandises et dans le cas seulement où les administrations de chemins de fer sont obligées de mettre en marche des trains spéciaux ou des trains facultatifs exclusivement affectés à des transports de dynamite ».

Le calcul et la perception des majorations ne paraissent devoir soulever aucune difficulté. On remarquera seulement que les ma-

tières des trois dernières catégories peuvent bénéficier d'emblée des prix des tarifs généraux ou spéciaux, à condition que le transport s'effectue suivant les règles prescrites; quant aux matières des trois premières catégories, c'est le tarif exceptionnel ci-dessus qui leur est en principe applicable; mais, étant donné son caractère de tarif maximum (V. n° 283), rien ne s'oppose à ce que des tarifs spéciaux plus réduits soient appliqués, pourvu que ce soit en vertu de dispositions expresses parfaitement explicites.

**292.** Le tarif exceptionnel s'exprime comme il est indiqué ci-après, au sujet des « animaux dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ».

1° Pour la *grande vitesse* : « Ces animaux étant exclus des trains portant des voyageurs, le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable. »

2° Pour la *petite vitesse* : « 25 centimes par wagon spécial contenant un animal et par kilomètre. Néanmoins, les expéditeurs pourront, à leurs risques et périls, placer plusieurs animaux, en cages solides et séparées, dans un même wagon, en payant, pour chaque animal, une taxe moitié en sus de celle qui est fixée au tarif général pour les animaux de haute taille. »

Le chargement et le déchargement des animaux dangereux doivent en outre, ainsi qu'on l'a déjà vu n° 285, être effectués par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires.

Il est évident que l'application de ces dispositions à telle ou telle catégorie d'animaux est subordonnée à l'existence des règlements de police prescrivant pour ces animaux des précautions spéciales (V. n° 348).

**293.** D'autre part, il convient de remarquer que la nomenclature du tarif du cahier des charges (V. nos 265 et 267) ne comprend que les bêtes de trait ou de somme, les bestiaux et les chiens (V. n° 267); la classification des tarifs généraux n'ajoute à cette nomenclature qu'un très petit nombre d'autres espèces (V. n° 755); par contre, certains tarifs spéciaux (v. g. le tarif spécial P. V. n° 28 de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée) reprennent les « ménageries, y compris les animaux dangereux ou phénoménaux » (V. n° 1069).

La réglementation sur ce point est donc, en définitive, peu explicite, et les obligations des administrations de chemins de fer y sont assez mal définies; mais, étant donné le faible intérêt pratique de cette question tout à fait spéciale, il ne paraît pas utile d'entrer à son sujet dans de plus amples développements.

§ 4 (1). — Finances; animaux et objets de valeur.

294. Dispositions du tarif exceptionnel relatives aux animaux et *objets de valeur*. — 295. Pour les objets taxés *ad valorem* il doit être fait une déclaration de valeur. — 296. Mais cette déclaration n'est pas obligatoire pour les animaux, ceux-ci n'étant passibles du tarif exceptionnel que si leur valeur *déclarée*, non leur valeur *réelle*, excède 5 000 francs. — 297. Le maximum de 5 000 francs prévu au tarif exceptionnel se compte *par tête*. — 298. Majoration de taxe applicable aux *animaux de valeur*. — 299. Cette majoration peut s'ajouter, le cas échéant, à celle qui est applicable aux animaux dangereux. — 300. Difficultés auxquelles a donné lieu l'interprétation du tarif exceptionnel des finances et valeurs. — 301. La déclaration spéciale est actuellement obligatoire pour tout objet valant plus de 300 francs le kilo; effets de cette obligation sur la responsabilité. — 302. L'inscription d'une marchandise dans un tarif spécial ne suffit pas à la soustraire au tarif exceptionnel.

294. L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 24 mars 1898 renferme, pour ce qui concerne les animaux ou objets de valeur et les finances, les dispositions suivantes :

Grande vitesse.

« § 3. Animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs.

Moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de la même espèce.

Taxe *ad valorem* 0,002 52 par fraction indivisible de 1 000 francs et par kilomètre, impôt compris.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception par 1 000 francs est fixé à 25 centimes sans que la taxe par expédition puisse être inférieure à 40 centimes.

« § 4. Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés.

« Plaqué d'or, mercure, platine, bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art, papiers-valeurs et objets de valeur (1).

La taxe des divers articles compris dans l'énumération ci-dessus ne sera, dans aucun cas, inférieure à la plus forte des deux taxes qui pourrait être appliquée, soit d'après la valeur déclarée et en conformité du tarif ci-dessus, soit d'après le poids constaté et en conformité du tarif général des articles de messageries et marchandises à grande vitesse.

(1) §§ 3 et 4 (G. V. et P. V.) du tarif exceptionnel. — *N. B.* Le deuxième renvoi portant n° 1 qu'on trouve dans la présente page est un renvoi du texte de l'arrêté; la signification en est donnée à la fin du n° 294.

## Petite vitesse.

« § 3. Animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs. »

Moitié en sus du prix fixé par le tarif applicable aux animaux de la même espèce.

« § 4. Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, platine, bijoux, pierres précieuses, papiers-valeurs et objets de valeur (1). »

*Ces divers articles ne sont transportés qu'à grande vitesse; en conséquence, le tarif de la petite vitesse ne leur est pas applicable.*

« Plaqué d'or ou d'argent, dentelles, broderies, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art) valant au plus 300 francs le kilogramme. »

Moitié en sus du prix fixé par le tarif applicable aux marchandises de la première série.

« Mercure. »

Prix fixé par le tarif applicable aux marchandises de la première série. »

Le renvoi (1) est ainsi conçu :

« Sont considérés comme objets de valeur les objets valant plus de 300 francs le kilogramme » (V. n° 301).

295. Si l'on se rappelle que les déclarations d'expédition doivent s'expliquer, pour ce qui est de la nature de l'objet, de manière à entraîner une exacte application des tarifs (V. n° 223 *in fine*), on en devra conclure que ces déclarations sont tenues de faire connaître la valeur toutes les fois que celle-ci doit servir de base à la taxe.

Tel est le cas, en vertu des dispositions ci-dessus, pour l'or, l'argent, le platine, les bijoux, broderies, dentelles et pierres précieuses, les objets d'art, les papiers-valeurs et, d'une manière générale, tous objets dont la valeur excède 300 francs le kilo.

296. Il n'en est pas de même pour les animaux. Ceux-ci font en effet l'objet, dans le tarif exceptionnel, de prescriptions exclusivement applicables aux « animaux dont la valeur *déclarée* », tels sont les termes mêmes de l'article 47, 3°, du cahier des charges (V. n° 281) et de l'arrêté de 1898, « excéderait 5 000 francs ».

Comme, d'autre part, il n'existe, ni dans le cahier des charges, ni

(1) Ce renvoi appartient au texte de l'arrêté; la signification en est donnée ci-après, à la fin du n° 294.

dans les tarifs, aucune disposition qui prescrive de déclarer la valeur des animaux, on en peut conclure que l'expéditeur d'un animal d'une valeur supérieure à 5 000 francs n'est pas *tenu* de faire cette déclaration : il en a seulement la faculté. S'il s'abstient, les tarifs ordinaires devront être appliqués à son expédition, mais en cas de perte, ou d'avarie, la responsabilité du chemin de fer pourra être partiellement atténuée, du fait de la non-déclaration (V. n° 759).

**297.** Pour l'application des majorations prévues par le tarif exceptionnel, l'estimation des animaux doit être faite par tête et non sur l'ensemble de l'expédition : c'est une conséquence de ce que les taxes de transport sont en principe calculées ainsi; c'est aussi l'interprétation naturelle que comporte le texte du tarif exceptionnel.

**298.** Les animaux dont la valeur déclarée excède 5 000 francs par tête, sont taxés, en grande vitesse, « moitié en sus du prix fixé par le tarif *général* pour les animaux de la même espèce », et, en petite vitesse, « moitié en sus du prix fixé par le tarif *applicable* aux animaux de la même espèce ».

En grande vitesse c'est donc le tarif général qui doit être appliqué, dans tous les cas, à ces animaux, avec majoration de 50 %; toutefois, étant donné que, d'après l'article 3 de l'arrêté (V. n° 283), les tarifs homologués peuvent consacrer des prix plus avantageux que ceux du tarif exceptionnel, il s'ensuit que les tarifs spéciaux de grande vitesse seront applicables aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs, pourvu qu'ils contiennent à ce sujet des stipulations précises.

En petite vitesse, la déclaration de valeur ne fait aucun obstacle à l'application des tarifs spéciaux : tous les tarifs, tant spéciaux que généraux, sont, en principe, applicables aux animaux de valeur, dans les mêmes conditions et suivant les mêmes règles qu'à des animaux quelconques; il y a lieu seulement (sauf indication contraire dans les tarifs spéciaux eux-mêmes) de majorer les prix de moitié (V. n° 1033).

**299.** Par ailleurs, rien ne s'oppose à ce que les majorations prévues pour les animaux dont la valeur déclarée excède 5 000 francs, viennent s'ajouter, le cas échéant, à celles applicables aux animaux dangereux.

Ainsi qu'on l'a vu n° 292, ces derniers ne sont pas reçus en grande vitesse, mais leur transport à petite vitesse doit être taxé, soit à raison de 25 centimes par wagon et par kilomètre, soit moitié en sus de la taxe fixée par le tarif général pour les animaux de haute taille.

Il s'ensuit que si des animaux dangereux pour lesquels les règlements de police prescrivent des précautions spéciales, sont en même temps déclarés d'une valeur supérieure à 5 000 francs, la taxe devra être établie de la manière suivante :

1° Pour un wagon spécial affecté à chaque animal, il sera dû 25 centimes par kilomètre, plus 50 %, soit en tout 0<sup>f</sup> 375 par animal;

2° Pour plusieurs animaux chargés dans un même wagon, il sera dû, par tête, le prix fixé par le tarif général pour les animaux de haute taille, plus une première majoration de 50 % au titre d'animaux dangereux, et une deuxième majoration de 50 % sur le prix ainsi obtenu (V. n° 298), au titre d'animaux d'une valeur déclarée supérieure à 5 000 francs.

Si, dans ce dernier cas, l'on appelle  $a$  le prix du tarif général correspondant, en l'espèce, au transport d'un animal de haute taille (v. g. une bête de trait quelconque), la taxe  $x$ , due pour le transport d'un animal dangereux dont la valeur aura été déclarée, sera obtenue par le calcul suivant :

$$x = a + \frac{50 a}{100} + \frac{\left(a + \frac{50 a}{100}\right) 50}{100} = a \left(2 + \frac{1}{4}\right).$$

En d'autres termes, la taxe de l'animal dangereux d'une valeur déclarée supérieure à 5 000 francs, sera égale à deux fois et un quart celle qui résulterait de l'application simple du tarif général à une bête de trait.

**300.** Pour ce qui est des matières précieuses et objets de valeur, si l'on se reporte au 4° de l'article 47 du cahier des charges (V. n° 281), on remarque que ce texte fait une énonciation des principales matières à taxer *ad valorem*, et y ajoute simplement « et autres valeurs », indiquant par là que son énumération n'est point limitative, et qu'on devra taxer comme l'or, l'argent, etc., tout objet dont la valeur artistique ou conventionnelle dépasse notablement celle inhérente à ses seules qualités matérielles ou intrinsèques. Il en était de même dans le tarif exceptionnel antérieurement au 8 avril 1909, date de l'arrêté qui a donné à ce paragraphe son texte actuel, et cette imprécision de la réglementation suscitait de nombreuses difficultés judiciaires.

La Cour de cassation avait dû décider notamment, que, la déclaration de valeur n'étant exigible que pour les marchandises ou objets expressément assujettis par les tarifs à la taxe *ad valorem*, l'absence de cette déclaration, lorsqu'il s'agissait de marchandises auxquelles ce mode de taxation n'était pas imposé, ne privait pas l'expéditeur,

« en cas de perte, du droit d'être indemnisé de toute la valeur de l'objet perdu », mais le mettait « seulement dans l'obligation de prouver quelle était cette valeur » (1).

La principale difficulté se trouvait ainsi, de savoir précisément si les marchandises au sujet desquelles s'élevait un litige, presque toujours à l'occasion d'une question de responsabilité, devaient être considérées comme comprises dans les dénominations assujetties par le tarif exceptionnel à la taxe *ad valorem* et, par suite, à la déclaration.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler quelques-unes des décisions qui avaient été rendues à ce sujet.

### *Matières d'or et d'argent.*

I. Ne devaient pas être considérées comme telles, les passementeries en or et en argent, fin ou mi-fin :

« D'une part, la passementerie n'est pas comprise dans la nomenclature des objets soumis à une taxe *ad valorem*; d'autre part, l'expéditeur, ayant déclaré de bonne foi, suivant l'usage, la nature des objets à transporter, c'était à la Compagnie, si elle s'y croyait intéressée, à réclamer de l'expéditeur une déclaration de la valeur de ces objets. L'absence de cette déclaration soumet seulement l'expéditeur, en cas de perte de ces objets, à l'obligation de prouver leur valeur (2). »

### *Plaqué d'or et d'argent.*

II. « Par leur nature, leur valeur et leur destination industrielle, les objets dorés ou argentés par le procédé Ruolz, dont il s'agit au débat, doivent être assimilés non pas à la bimbeloterie de Morez, aux termes d'un avis de la chambre consultative des arts et manufactures de Morez, du 4 août 1869, mais bien aux objets plaqués d'or et d'argent (3). »

### *Broderies, dentelles, guipures.*

III. « Il est constaté en fait par le jugement attaqué (Trib. com. Brioude, 10 juill. 1871) : 1° que la demoiselle Bertrand a déposé à la gare de Brioude un colis qu'elle a déclaré contenir de la mercerie; 2° que ce colis renfermait, en réalité, quatre pièces de *guipure* d'une valeur de 530 francs; 3° que dans les usages du commerce certaines guipures sont considérées comme articles de mercerie... Les guipures ne figurent pas au nombre des objets soumis à une taxe *ad valorem*; la compagnie, suffisamment avertie par la déclaration loyale et sincère de la demoiselle Bertrand, pouvait provoquer, de sa

(1) Cass. req. 4 juin 1872 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Villedieu et Juif).

(2) Cass. req. 11 juin 1872 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Louis).

(3) Cass. req. 6 nov. 1871 (Lamy et Lacroix c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

part, une explication plus complète sur la nature et la valeur des objets qu'on lui présentait (1). »

IV. « La guipure de soie est une dentelle qui doit être classée dans les marchandises taxées *ad valorem* par application de l'article 1<sup>er</sup>, § 4, du tarif exceptionnel (2). »

V. « Il est constaté par le jugement attaqué (Trib. com. Nancy, 20 août 1873) que les colis... déclarés contenir de la lingerie, renfermaient, en réalité, non pas de la broderie, mais de la lingerie sur laquelle on avait appliqué accessoirement de la broderie. En présence de ces appréciations de fait, qui rentraient dans le pouvoir souverain des juges du fond, ledit jugement a pu refuser d'appliquer le tarif spécial aux broderies (3). »

### *Objets d'art.*

VI. « On ne peut entendre comme objets d'art, même d'après les tarifs des chemins de fer, que les œuvres ayant réellement un caractère qui puisse leur donner une *valeur conventionnelle indéterminée*, mais il n'en peut être ainsi de tout marbre sculpté. Encore bien qu'il s'agisse d'une statue (inachevée), l'objet transporté ne constitue pas une œuvre d'art, si cette statue est encore à un état de mise au point qui, bien qu'avancé, nécessitait encore le travail de l'artiste pour pouvoir être classée au rang des objets d'art. C'est à juste titre qu'elle a été désignée comme marbre ouvré (4). »

VII. « Il n'a pu être laissé à l'appréciation arbitraire de la compagnie le pouvoir de déterminer ce qui constitue ou non un objet d'art. Dans tous les cas, il n'est point établi que les porcelaines transportées (articles chinois tels que bibelots, vases, jardinières, potiches, etc.) puissent par assimilation, en tenant compte de leur mérite artistique, être rangées dans la catégorie des objets d'art. Il n'est pas, dès lors, démontré que Brunet ait fait une fausse déclaration (5). »

### *Valeurs non dénommées.*

VIII. Un banquier de province, mandataire local de la compagnie du chemin de fer de Saragosse, adresse à un banquier de Paris, mandataire général de la même société, des coupons d'obligations échus et payés.

Ces coupons, « retirés de la circulation, ne représentaient plus

(1) Cass. req. 4 juin 1872, cité plus haut, dans ce même numéro.

(2) Trib. com. Nancy 30 juin 1873; Cour de Nancy 3 janv. 1874 (Gaignière et Rollet c. Ch. de fer de l'Est).

(3) Cass. req. 4 août 1874 (Ch. de fer de l'Est c. Daulnoy et Lecoméy).

(4) Trib. com. Seine 26 déc. 1856, confirmé par la cour de Paris le 24 août 1857 (Nicoli c. Hadot, Ch. de fer de P.-L.-M. et Guibal).

(5) Trib. corr. Toulouse 17 avril 1889 (Ch. de fer d'Orléans c. Brunet), confirmé par la cour de Toulouse le 17 juillet, puis par la cour d'Agen le 14 décembre de la même année, sur arrêt de renvoi du 31 octobre.



une valeur effective, mais une valeur éteinte par le paiement dont ils avaient été l'objet; ils étaient ainsi ramenés à l'état de simples pièces de comptabilité »; dès lors, ils ne pouvaient être classés parmi les valeurs assujetties à une taxe *ad valorem* et « rentraient ainsi dans la classe des papiers d'affaires ». Solution donnée successivement par les trois juridictions (1).

IX. « Si l'article 16 des conditions générales d'application pour les transports de grande vitesse dispose que le prix à percevoir pour le transport de l'or et de l'argent, du mercure ou du platine, ainsi que des bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art, statues, tableaux, bronzes d'art et autres valeurs, est perçu *ad valorem*, il ressort de cette énumération que ce mode de perception ne peut s'appliquer qu'à des objets de grand prix, d'une nature similaire à chacun des objets énumérés et qu'on ne peut faire rentrer dans la catégorie qualifiée « autres valeurs » des articles de commerce courant, tels que *confections* ou *pièces de soieries*... Il n'est pas constant qu'en l'espèce, le transporteur se trouvât en présence d'une nature de marchandise d'un prix supérieur à 360 francs par kilo; que, ce fait fût-il certain, il ne pouvait, à lui seul, faire rentrer le colis dont s'agit dans la catégorie « autres valeurs », dont il est question en l'article susvisé (2). »

X. « Dans le texte même de l'article, les mots « et autres valeurs » suivent les pierres précieuses et objets d'art, tels que statues, tableaux, bronzes d'art; aucun rapprochement ne peut être fait entre ces choses et des *fourrures*; d'autre part, l'article 16 (des tarifs généraux de grande vitesse) ne vise aucun effet d'habillement, les broderies et dentelles y étant envisagées comme choses artistiques; ainsi, ni par leur nature ni par leur valeur, les fourrures ne sont soumises au régime exceptionnel de l'article 16 (3). »

**301.** Cette jurisprudence a perdu beaucoup de son importance, au point de vue de l'application du tarif exceptionnel, depuis que l'arrêté ministériel du 8 avril 1909 a remplacé, dans le paragraphe 4, les mots « et autres valeurs » par ceux de « papiers-valeurs et objets de valeur » avec ce renvoi dont on a déjà donné le texte n° 294 : « Sont considérés comme objets de valeur les objets valant plus de 300 francs le kilogramme. »

Cette modification a le mérite d'être d'une grande clarté : désormais toute marchandise d'une valeur supérieure à 300 francs le kilo doit faire l'objet d'une déclaration de valeur, être transportée à grande vitesse et taxée *ad valorem* s'il y a lieu.

Ainsi se trouvent supprimées toutes les difficultés qui s'élevaient

(1) Trib. corr. Bordeaux 15 déc. 1873; Cour de Bordeaux 13 févr. 1874; Cass. crim. 20 nov. 1874 (Piganeau).

(2) Trib. com. Seine 29 oct. 1903 (Lefèvre c. Ch. de fer de l'Ouest).

(3) Cour d'Amiens 3 juin 1905 (Tartier c. Ch. de fer du Nord).

précédemment à ce sujet; mais cette amélioration de forme a été fort onéreuse pour les expéditeurs des nombreux produits qui, quoique valant plus de 300 francs le kilo, n'étaient pas assujettis autrefois au tarif exceptionnel : essences; produits pharmaceutiques; instruments de musique, d'optique, de précision; fourrures; soieries; certaines graines, etc., etc... En outre, lorsque l'expéditeur n'a pas fait de déclaration de valeur, l'ayant droit ne peut plus, en cas de perte ou d'avarie, se faire indemniser qu'en considérant la marchandise comme étant d'une valeur de 300 francs au plus par kilo; la réclamation basée sur une valeur supérieure, exposerait ledit expéditeur à des poursuites, celui-ci, qui doit connaître les tarifs, étant tenu de faire une déclaration exacte et complète en vue de leur application (V. n° 295).

**302.** Même, malgré ce qui a été dit n° 283, la simple inscription d'une marchandise dans un tarif spécial n'a pas nécessairement pour effet de soustraire cette marchandise au tarif exceptionnel : tout objet d'une valeur supérieure à 300 francs le kilo est actuellement défini « objet de valeur », et tombe, par conséquent, sous l'application de l'article 1<sup>er</sup>, § 4, de l'arrêté de 1898; d'autre part, bien que les tarifs spéciaux puissent, en vertu de l'article 3 du même arrêté, prévoir des taxes plus avantageuses, encore faut-il qu'ils contiennent à cet égard des dispositions suffisamment explicites et précises.

Or la valeur d'une même nature de marchandise étant parfois très variable suivant les circonstances (v. g. sortes, provenances, saisons), on peut concevoir qu'à défaut de dispositions suffisamment explicites, un tarif spécial ne s'applique aux marchandises qui y sont reprises que si leur valeur n'excède pas 300 francs le kilo.

#### § 5 (1). — Petits colis.

**303.** Dispositions du tarif exceptionnel concernant les colis dont le poids ne dépasse pas 40 kilos. — **304.** Les petits colis groupés en une seule expédition et pesant ensemble plus de 40 kilos échappent à l'application des paragraphes 5 et 6 du tarif exceptionnel. — **305.** Mais, dans ce cas, le paragraphe 1<sup>er</sup> (marchandises de faible densité) leur devient applicable s'il y a lieu. — **306.** Les intermédiaires de transport ne peuvent bénéficier de l'avantage du groupage qu'en réunissant leurs petits colis en un seul. — **307.** Sur ce qu'on doit entendre par « réunion en un seul colis ». — **308.** La règle du n° 306 n'est pas applicable au trafic d'exportation et de transit. — **309.** Distinction entre le groupage prévu par le cahier des charges et le groupage réglementé par la loi de 1872.

**303.** Les *paquets ou colis pesant isolément 40 kilos et au-dessous,*

---

(1) § 5 (G. V. et P. V.) et § 6 (G. V.) du tarif exceptionnel.

*expédiés à grande vitesse*, sont taxés, par tonne et par kilomètre, aux prix du tarif ci-après. :

« Jusqu'à 200 kilomètres. . . . .	35 c.;	
« Pour	} 200 jusqu'à 300 kilomètres. . . . . 32 c.;	
chaque kilomètre		300 — 400 — . . . . . 31 c.;
en excédent		400 — 800 — . . . . . 30 c.;
au delà de :		800 — 1 000 — . . . . . 28 c.;
		1 000 kilomètres . . . . . 25 c.»

Les *mêmes expéditions, remises en petite vitesse*, paient « 25 centimes par tonne et par kilomètre, quelle que soit la série à laquelle les paquets ou colis appartiennent ».

Enfin, s'il s'agit d'*excédents de bagages*, la taxe est de « 50 centimes par tonne et par kilomètre, impôt compris » (1).

Dans ces trois cas, la taxe du tarif exceptionnel ci-dessus ne doit pas « être supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes ».

Ainsi, et c'est l'arrêté lui-même qui ajoute cette explication, « quand les paquets ou colis (expédiés à grande vitesse) seront composés de denrées, l'expéditeur ne paiera, en aucun cas, un prix supérieur à celui qui résulterait de l'application, à un colis de 41 à 51 kilogrammes, du tarif concernant les denrées par expédition de plus de 40 kilogrammes ».

**304.** L'interprétation des dispositions ci-dessus ne présente aucune difficulté, mais on ne doit pas perdre de vue que leur application se trouve limitée de la manière suivante par l'article 47 du cahier des charges, qui, après avoir, en son 5<sup>o</sup>, éliminé les petits colis de l'application du tarif de l'article 42 (V. n<sup>o</sup> 281), ajoute, un peu plus loin :

« Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif (de l'article 42) sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes, d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient, ensemble ou isolément, plus de 40 kilogrammes. »

Grâce à ce correctif, les petits colis faisant partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilos sont rendus au droit commun de l'article 42; on pourra donc leur appliquer tous les tarifs généraux ou spéciaux dûment homologués : il suffira, pour cela, que le poids global desdits

(1) Cet impôt étant de 12 % (V. n<sup>o</sup> 243), la part du Trésor est de 0<sup>r</sup> 053 571 428 57... et celle du chemin de fer de 0<sup>r</sup> 446 428 571 42...

colis ou, s'il s'agit d'excédents de bagages, le poids à taxer, soit supérieur à 40 kilos.

**305.** On a vu, n° 286, que la surtaxe prévue par le paragraphe 1<sup>er</sup> du tarif exceptionnel n'est pas applicable aux colis d'un poids ne dépassant pas 40 kilos, taxés comme tels aux prix du paragraphe 5. Il va sans dire que si par suite de leur groupage les petits colis échappent, comme il vient d'être dit, à la taxe du paragraphe 5, ils deviennent passibles, s'il y a lieu, de la majoration prévue par le paragraphe 1<sup>er</sup> pour les objets de faible densité.

C'est, en tout cas, le plus avantageux des deux modes de taxation qui doit être appliqué.

**306.** Après avoir formulé la règle dont il vient d'être parlé n° 304, le cahier des charges y apporte aussitôt cette importante exception :

« Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis. »

En conséquence, les « entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport » ne peuvent bénéficier des tarifs ordinaires pour leurs petits colis pesant isolément 40 kilos au plus, qu'à la condition expresse de réunir « en un seul colis » les « articles par eux envoyés ».

**307.** Que faut-il entendre par « en un seul colis » ?

Il a été jugé par le tribunal de commerce de la Seine, le 7 juillet 1858 (1), que la jonction de plusieurs objets ou paquets au moyen d'une simple corde ne suffisait pas, au point de vue de l'application de l'article 47 du cahier des charges, à constituer la réunion « en un seul colis » exigée des intermédiaires de transport. Mais le même tribunal s'est prononcé en sens contraire le 22 juillet 1885, estimant que l'article 47, 5°, du cahier des charges, « en autorisant les intermédiaires de transport à réunir plusieurs colis en un seul, ne leur impose pas l'obligation de les garantir par une enveloppe », car « il n'indique aucunement la façon dont le groupage sera effectué ».

« En l'absence de toute stipulation contraire », ajoute le jugement, « cette disposition doit être interprétée de la manière la plus large et dans

---

(1) Affaire Buffaut c. Ch. de fer de P.-L.-M.

le sens où elle peut procurer le plus de commodité au commerce... Il y a lieu, en conséquence, de reconnaître que c'est à tort que la compagnie a exigé et exige encore que les divers colis formant groupage soient réunis sous un même emballage, et de dire qu'elle doit être tenue de recevoir lesdits colis groupés sous cordes et solidement réunis (1). »

Cette dernière solution est, en somme, conforme au sens usuel et même étymologique du mot colis : il suffit, pour qu'il y ait un seul colis, que les objets réunis, par quelque moyen que ce soit, ne puissent spontanément se séparer les uns des autres.

La Cour de cassation n'a eu à se prononcer qu'une fois à ce sujet, et dans des circonstances telles qu'elle n'a pas cru devoir trancher la question de principe.

Il s'agissait d'huiles grasses et de savons remis « par envois de 5 000 kilos, en colis de 40 kilos et au-dessous, groupés à découvert », pour lesquels l'expéditeur prétendait bénéficier des prix et conditions du tarif P. V. n° 16 de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. Le tarif exceptionnel, § 5, ayant été appliqué, au lieu des prix beaucoup plus réduits du tarif P. V. n° 16, ledit expéditeur réclamait le remboursement de la différence.

« Attendu », dit l'arrêt, « qu'aux termes des articles 47 du cahier des charges et 5 des tarifs de petite vitesse, sans distinction entre les tarifs généraux et les tarifs spéciaux, les colis qui pèsent isolément de 0 à 40 kilogrammes et qui sont assujettis à une taxe exceptionnelle de 25 centimes par tonne et par kilomètre, sont ramenés à l'application de la taxe commune lorsqu'ils font partie d'envois d'un poids supérieur adressés par la même personne à la même personne, mais que les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transports ne peuvent bénéficier de cette disposition qu'autant que les colis sont réunis en un seul colis;

« Attendu, d'une part, que Théodore et fils sont entrepreneurs ou commissionnaires de transports;

« Attendu, d'autre part, que les expéditions par eux faites se composaient d'articles séparés, et que si ces articles, à raison de leur nombre, ont pu occuper des wagons complets, il ne s'ensuit pas qu'ils doivent être considérés comme réunis en un seul colis, conformément aux textes précités;

« Que vainement Théodore et fils allèguent que leurs marchandises voyageaient sous l'empire d'un tarif spécial avec minimum de tonnage et que l'article 6 des conditions d'application des tarifs spéciaux dispose que toute expédition dont le poids est au moins égal au minimum est taxé « en entier » au prix du tarif spécial;

« Qu'en effet, cet article a pour objet, d'après son intitulé même, de régler les cas d'excédents de poids et qu'il ne saurait trouver d'application dans l'espèce;

(1) Trib. com. Seine 22 juillet 1885 (Galbrun c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

« D'où il suit qu'en rejetant, comme elle l'a fait, la demande en détaxe formée par Théodore et fils, la cour de Paris, dont la décision est d'ailleurs motivée, n'a violé aucun des textes visés au pourvoi (1). »

La jurisprudence de cet arrêt doit être exclusivement appliquée aux cas identiques à celui de l'espèce qu'il a envisagée. Le tarif P. V. n° 16 P.-L.-M., dont les expéditeurs réclamaient le bénéfice, stipule en effet, pour les savons, des prix « par expédition de 5 000 kilogrammes », et laisse le chargement aux soins de la compagnie : en l'espèce, les colis avaient été remis au chemin de fer séparés les uns des autres; leur poids global était dès lors sans importance au point de vue du paragraphe 5 du tarif exceptionnel (eu égard à la qualité de l'expéditeur), et ce tarif était incontestablement applicable à l'exclusion de tous autres.

La situation eût été bien différente s'il s'était agi, par exemple, de pyrites de fer remises dans les conditions prévues par le tarif P. V. n° 12 de la même compagnie, c'est-à-dire « par wagon complet ou payant pour un wagon complet », le chargement étant fait par l'expéditeur et le déchargement par le destinataire. Dans ce cas et dans les cas analogues, la marchandise est présentée et remise à la compagnie sur wagon; elle doit être livrée de même par celle-ci au destinataire. Si le wagon est complet, la compagnie ne peut rien y ajouter; elle ne doit rien en distraire; elle n'a même pas à y toucher... Il semble bien que l'on puisse considérer ce wagon comme constituant, pendant toute la durée de l'exécution du contrat de transport, un colis unique : le tarif exceptionnel cesserait alors d'être applicable, même si l'expéditeur était un entrepreneur de roulage.

En définitive, on émettra l'avis que la réunion sous corde ou en un wagon complet suffisent pour éviter aux intermédiaires de transports l'application du tarif exceptionnel, pourvu que ce conditionnement ait été établi avant la remise des objets au chemin de fer (2).

**308.** On verra n° 960 qu'une disposition expresse des conditions d'application des tarifs spéciaux accorde aux entrepreneurs de messageries et de roulage, pour le trafic d'exportation et de transit, le bénéfice du groupage des petits colis sans les astreindre à réunir ces colis en un seul. Il n'y a plus, dans ce cas-là, aucune distinction à faire entre les intermédiaires de transports et les autres expéditeurs, pour ce qui concerne l'application des tarifs.

(1) Cass. civ. 3 août 1903 (Théodore et fils c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

(2) Les administrations admettent généralement, comme formant un seul colis, les objets réunis « sous un même emballage, une même enveloppe ou un même lien ».

**309.** Avant de clore la présente section du chapitre consacré au tarif exceptionnel, il est nécessaire d'appeler l'attention du lecteur sur la différence profonde qui sépare le groupage dont il est question en l'article 47 du cahier des charges, de celui qu'a réglementé l'article 2 de la loi du 30 mars 1872 au point de vue de la délivrance des récépissés (V. n° 251). Sans doute, ils peuvent se rencontrer dans une même expédition, mais il n'y a aucune relation nécessaire entre eux, et il importe de ne les point confondre.

Le groupage de l'article 47 du cahier des charges s'occupe exclusivement de la tarification applicable à l'expédition unique composée de plusieurs colis, c'est-à-dire formée de la réunion de plusieurs colis envoyés ensemble par une personne à une autre, au moyen d'un contrat de transport unique, comportant un seul expéditeur et un seul destinataire.

D'après cet article, la faculté d'échapper aux rigueurs du tarif exceptionnel en réunissant leurs petits colis en expéditions d'un poids global supérieur à 40 kilos, est subordonnée, pour les intermédiaires de transports, à l'obligation de réunir ces colis en un seul.

La disposition favorable dont bénéficient les expéditeurs ordinaires, qui n'ont en général à envoyer qu'un petit nombre d'objets en une seule fois à une même personne, pourrait, en effet, avoir de très réels inconvénients si on l'accordait aussi, sans aucune restriction, aux entrepreneurs de messageries et autres intermédiaires de transport. Ceux-ci ont la facilité de recueillir en grande quantité, auprès de leurs clients, des petits colis qu'ils envoient ensuite en un seul lot à un correspondant chargé d'en opérer la distribution; ils peuvent faire ainsi au chemin de fer, en empruntant ses propres services, une concurrence des plus fructueuses, et il est très compréhensible que les administrations les obligent tout au moins à entraver leur exploitation aussi peu que possible, en réunissant leurs petits colis en un seul. Tel a été le but de la restriction insérée, en ce qui concerne les entrepreneurs de messageries, dans l'article 47 du cahier des charges.

Mais, d'autre part, ainsi qu'on l'a vu n° 251, l'emploi des intermédiaires de transports pouvait présenter, au point de vue fiscal, un danger très sérieux. Lorsque chaque expéditeur remet lui-même ses colis au chemin de fer, il est créé, pour chaque envoi, un récépissé timbré; grâce à l'intermédiaire, il ne serait créé qu'un seul récépissé pour plusieurs expéditions réunies en une seule, si la loi de 1872 n'était intervenue, exigeant autant de récépissés qu'il y a de destinataires réels, sans égard au poids, au volume des colis, ni à la réunion qui a pu être faite de plusieurs d'entre eux en un seul.

EXEMPLE D'APPLICATION. — Pierre, entrepreneur de messageries, envoie, par chemin de fer, à son correspondant Paul, en une seule expédition, mais sans les réunir en un seul colis, dix caisses bougies de 20 kilos, dont deux doivent être remises à A, une à B, quatre à C et le reste à D : le tarif exceptionnel est dû pour tous ces colis (art. 47 du cahier des charges); il doit en outre être créé un récépissé collectif et quatre récépissés individuels pour chacun des destinataires réels (Loi de 1872).

Pierre réunit ses dix colis en un seul : le tarif exceptionnel cesse d'être applicable; l'expédition sera taxée comme toute autre expédition de 200 kilos de bougies; mais la création du récépissé collectif et des quatre récépissés individuels est obligatoire exactement comme dans le premier cas.

On voit par là que pour appliquer sainement et sans crainte d'erreur les dispositions du cahier des charges et celles de la loi de 1872 relatives au groupage, il faut envisager ces dispositions séparément et de manière tout à fait indépendante.

## SECTION IV

### *Frais accessoires.*

#### § 1. — Généralités.

310. Définition des frais accessoires. — 311. Sont exclues de cette définition les taxes correspondant à des transports en dehors de la voie ferrée. — 312. Et celles correspondant à des opérations facultatives pour les administrations de chemins de fer. — 313. Intérêt de la définition des frais accessoires. — 314. Principes présidant à leur fixation. — 315. Documents légaux réglant actuellement les frais accessoires. — 316. Historique de cette réglementation. — 317. La fixation des frais accessoires est soumise aux mêmes formalités d'affichage que l'homologation des tarifs. — 318. Énumération des divers frais accessoires. — 319. Schéma de l'arrêté actuellement en vigueur. — 320. Cet arrêté constitue le tarif *maximum* des frais accessoires.

310. Ni le cahier des charges ni l'ordonnance de 1846 ne précisent la signification de l'expression frais accessoires. « Quant aux frais accessoires *tels que ceux* de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer... », dit l'article 47 de l'ordonnance; « les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, *tels que ceux* d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer... » dit également l'article 51 du cahier des charges. Ces énumérations ne sont donc nullement limitatives.

D'autre part, le tarif de l'article 42 du cahier des charges ne men-



tionne que le péage et le transport, c'est-à-dire les taxes qui correspondent au transport lui-même.

On est ainsi amené à donner la définition suivante :

On doit entendre par *frais accessoires* toutes les taxes destinées à rémunérer une administration de chemins de fer pour les opérations accessoires inséparables d'un transport par voie ferrée.

**311.** Cette définition exclut les divers frais correspondant aux opérations de factage, camionnage, réexpédition ou autres analogues, qui s'appliquent à des transports en dehors du chemin de fer.

**312.** Elle exclut également tout ce dont le chemin de fer n'est pas nécessairement chargé : les formalités d'octroi et de douane par exemple; dans ce cas, s'agissant d'opérations facultatives, il n'y a pas lieu d'imposer à leur rémunération un mode de fixation spécial entièrement laissé à la discrétion de l'Administration supérieure.

**313.** L'intérêt de la définition donnée n° 310, qui paraît évidemment médiocre pour le public, est, en effet, considérable au point de vue des pouvoirs dévolus à l'Administration en ce qui concerne les taxes à percevoir : ainsi qu'il a été expliqué n° 257, tandis que les prix de transport sont simplement astreints à la formalité de l'homologation, les frais accessoires doivent être « fixés annuellement, sur la proposition de la compagnie »; il était dès lors très important de préciser quelles sont les taxes pour lesquelles l'Administration supérieure possède cette autorité de *fixation*, qui dépasse de beaucoup ses pouvoirs d'*homologation* (V. nos 260 et 416).

**314.** En principe, les frais accessoires ne devraient jamais être une source de bénéfice pour les chemins de fer, mais seulement les rembourser des dépenses que leur occasionnent les opérations auxquelles chaque nature de frais correspond. Pratiquement, il était impossible de se laisser guider par cette unique considération, qui, à raison des prix très variables de la main-d'œuvre, suivant le temps et les lieux, eût entraîné de multiples complications; aussi a-t-on préféré des règles et des prix uniformes pour l'ensemble des grands réseaux d'intérêt général. En outre, de même que pour le tarif exceptionnel (V. n° 281), il n'est pris de nouveaux arrêtés que lorsque des modifications importantes paraissent nécessaires.

**315.** L'arrêté fixant les frais accessoires actuellement en vigueur, porte la date principale du 27 octobre 1900. Pris « pour l'année 1901 »,

il a continué depuis à être appliqué, par tacite prorogation, sous réserve de quelques modifications qui y ont été apportées, les 21 décembre 1900, 28 février 1903, 27 février 1905 et 29 décembre 1908.

Son préambule est analogue à celui de l'arrêté concernant le tarif exceptionnel; il vise : les cahiers des charges, l'article 47 de l'ordonnance de 1846, les arrêtés ministériels antérieurs ayant réglé les mêmes frais, les propositions des compagnies, les « résultats de l'enquête à laquelle il a été procédé », les avis des fonctionnaires du contrôle, les délibérations du comité consultatif des chemins de fer (10, 17, 31 janvier et 21 février 1900), enfin, le rapport du conseiller d'État directeur des chemins de fer.

Quelques mots d'histoire feront comprendre dans quel esprit ont été conçues certaines dispositions de l'arrêté du 27 octobre 1900, et montreront qu'une sorte de corrélation s'est trouvée établie entre ledit arrêté et d'autres décisions, concernant les tarifs, prises à la même date.

**316.** Le 20 décembre 1898, des décisions homologatives et des arrêtés ministériels avaient réglé les points suivants :

1° Fixation, pour l'année 1899, des frais accessoires sur les chemins de fer d'intérêt général;

2° Fixation, à titre de frais accessoires, des taxes à percevoir sur les chemins de fer d'intérêt général, pour l'accomplissement des formalités en douane;

3° Homologation des conditions générales d'application des tarifs spéciaux;

4° Insertion, à l'article 48 des conditions générales d'application des tarifs généraux, de la clause relative à l'obligation, pour les compagnies, d'indiquer sur les récépissés le nombre des pièces composant une expédition, et spécifiant les cas où il serait perçu une taxe de comptage;

5° Homologation du tarif commun de grande vitesse n° 110 pour le transport des objets à l'usage des voyageurs et non accompagnés.

Ces décisions comportaient, en ce qui concerne les frais accessoires, d'importantes augmentations : le droit d'*enregistrement* s'élevait de 40 centimes à 15 centimes pour toute expédition, à petite vitesse, d'un poids supérieur à 40 kilos; — le droit de *dépôt des bagages*, fixé précédemment à 5 centimes par article et par jour, quelle que fût la durée du dépôt, était porté à « 10 centimes pour la première période de vingt-quatre heures, 20 centimes pour la deuxième période de vingt-quatre heures, 30 centimes en sus des deux taxes ci-dessus par période de vingt-quatre heures suivante »; ce droit était en outre

majoré pour un grand nombre d'objets; — les droits de magasinage des expéditions à grande et à petite vitesse étaient plus que doublés; — une taxe de comptage était établie à raison de 20 centimes par groupe de vingt pièces avec minimum de 1 franc par wagon pour les expéditions par wagon complet, etc., etc.

Mais, d'autre part, on présentait comme une importante compensation accordée par les compagnies, le tarif commun de grande vitesse n° 110, dit « des bagages non accompagnés » (V. nos 1010 et suiv.), et l'obligation, désormais insérée dans l'article 1<sup>er</sup> des tarifs spéciaux, d'appliquer, sur simple demande du « tarif réduit », les taxes totales les plus économiques, amélioration réclamée depuis longtemps par le Commerce (V. n° 883).

Malgré cela, d'innombrables protestations s'élevèrent dès la mise en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 1899, du nouveau tarif des frais accessoires. Des interpellations furent même adressées au ministre des travaux publics par plusieurs députés; la discussion, ouverte le 20 janvier, fut renvoyée à un mois, mais non sans que le ministre et le président du conseil eussent déclaré que l'application de l'arrêté du 20 décembre 1898 serait immédiatement suspendue.

Effectivement, un arrêté du 20 janvier 1899 suspendit l'effet, non seulement de l'arrêté du 20 décembre 1898 sur les frais accessoires, mais de toutes les autres décisions homologatives de même date présentées comme connexes. Une commission était en outre instituée par le ministre des travaux publics, au sein du comité consultatif des chemins de fer, en vue d'arriver à une solution qui pût concilier « dans une juste mesure les intérêts du public avec les exigences de l'exploitation de nos voies ferrées, tout en faisant disparaître quelques-uns des abus auxquels la réglementation antérieure avait donné lieu » (1).

Ce sont les travaux de cette « commission des frais accessoires » qui ont abouti à l'arrêté du 27 octobre 1900 actuellement en vigueur. Publié au *Journal officiel*, le 29 octobre, en même temps que de nouvelles conditions d'application des tarifs spéciaux, cet arrêté est en outre accompagné d'un certain nombre de documents fort importants, et notamment d'un rapport du directeur des chemins de fer, en date du 23 octobre, auquel il pourra être fait quelques emprunts au cours du présent chapitre.

**317.** Voici déjà ce que dit ce rapport au sujet de la publication des projets de modifications concernant les frais accessoires :

« Pour les frais accessoires, aucune mesure de publicité n'avait

(1) Dépêche ministérielle du 24 janv. 1899.

précédé les arrêtés du 20 décembre 1898, et c'est certainement là une des causes de la vivacité de l'émotion qu'ils ont soulevée. L'instruction nouvelle a été ouverte par une enquête aussi étendue que possible, et toutes les modifications apportées depuis aux textes soumis à cette enquête constituent des améliorations réalisées en faveur du public, soit sur le vu des avis formulés au cours de cette enquête, soit sur l'initiative de la commission. Néanmoins, le texte définitif différant sensiblement des rédactions antérieures, il y a lieu de le faire afficher pendant un mois avant sa mise en vigueur. La date d'entrée en application pourrait donc être fixée au 1<sup>er</sup> janvier 1901, étant entendu que les compagnies s'arrangeront pour que l'affichage ait lieu avant le 1<sup>er</sup> décembre prochain.

« Conformément aux conclusions du comité consultatif des chemins de fer, *les mesures nécessaires seront prises pour que désormais aucune modification ne soit apportée aux arrêtés réglant les frais accessoires, sans que l'instruction ait été accompagnée des mesures de publicité en usage pour la modification des tarifs.* »

Cette déclaration dissipe toute équivoque au sujet d'une question qui, précédemment, était fort susceptible d'être controversée : désormais l'instruction des modifications concernant les frais accessoires sera accompagnée des mêmes mesures de publicité que l'instruction des propositions concernant des modifications de tarifs proprement dits. On verra, dans la section suivante du présent chapitre, n<sup>o</sup> 412 et suivants, quelles sont ces mesures.

**318.** Il a été expliqué plus haut (n<sup>o</sup> 310) que, l'énumération des articles 47 de l'ordonnance et 51 du cahier des charges étant simplement explicative et non limitative, le sens précis de l'expression « frais accessoires » n'était pas déterminé par ces articles. L'arrêté du 27 octobre 1900 comprend dans sa réglementation, les taxes correspondant aux opérations suivantes :

- 1<sup>o</sup> Enregistrement;
- 2<sup>o</sup> Pesage supplémentaire;
- 3<sup>o</sup> Comptage des colis;
- 4<sup>o</sup> Manutention (au départ, à l'arrivée et aux points de transit);
- 5<sup>o</sup> Frais de garde avant ou après le transport (dépôt des bagages, magasinage des marchandises et stationnement des wagons manutentionnés par les particuliers);
- 6<sup>o</sup> Location, au public, des grues ou autres appareils de levage des gares;
- 7<sup>o</sup> Désinfection des wagons ayant contenu des animaux.

Ces diverses opérations (sauf peut-être la location des grues) ren-

trent bien dans la définition des frais accessoires, telle qu'elle a été donnée n° 310.

D'autre part, et bien que leur fixation fasse l'objet d'un texte spécial, il y a lieu d'ajouter à la nomenclature ci-dessus, pour les étudier en même temps que les frais de garde figurant sous le 5°, les frais afférents au gardiennage des explosifs dans certains cas.

**319.** L'arrêté sur les frais accessoires actuellement applicable comporte, comme ceux auxquels il a succédé, trois titres : I, Grande vitesse; II, Petite vitesse; III, Dispositions communes.

Le premier titre (grande vitesse) est subdivisé en deux chapitres :

1° Bagages, articles de messagerie, marchandises (1), denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art, chiens;

2° Voitures, pompes funèbres, animaux.

Le titre II (petite vitesse) forme quatre chapitres :

1° Marchandises (2);

2° Voitures et animaux;

3° Matériel roulant;

4° Chargement, déchargement et stationnement des wagons dont la manutention est faite par des particuliers.

Cette division, dont le but est exclusivement pratique, s'explique par les différences que présentent, au point de vue des frais accessoires, les divers transports qu'elle envisage; mais dans l'étude qui va suivre on s'en tiendra à la classification donnée n° 318, laquelle s'inspire surtout de la nature des opérations que doivent rémunérer ces frais.

**320.** Avant de se livrer à cette étude, on fera remarquer qu'ici encore, comme pour le tarif exceptionnel, les prix fixés par le ministre sont des prix maximums. Outre que dans le cahier des charges le contexte impose cette conclusion, l'article 38 de l'arrêté du 27 octobre 1900 ne laisse aucun doute sur ce point :

« Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à l'application de prix et conditions *plus avantageux pour le public* en vertu de tarifs homologués ou qui le seraient ultérieurement. »

Malgré la netteté de ce texte, il semblerait résulter de certains arrêts de la Cour de cassation que les tarifs homologués peuvent

(1) *N. B.* Aux termes de l'article 11, les « animaux en caisses, en cages ou en paniers, taxés au poids », sont, lorsque leur transport a lieu à grande vitesse, soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les « articles de messagerie et marchandises » (V. n° 765).

(2) *N. B.* Pour la petite vitesse, l'article 23 assimile les « animaux en caisses, en cages ou paniers, taxés au poids », aux « marchandises », en ce qui concerne la perception des frais accessoires (V. n° 843).

valablement modifier aussi bien dans un sens que dans l'autre, les dispositions et taxes déterminées par l'arrêté sur les frais accessoires.

L'un de ces arrêts, notamment, s'exprime ainsi :

« D'une part, aucune modification ne peut être apportée aux prix des tarifs en vigueur sans une proposition de la compagnie, suivie de l'homologation régulière du ministre; et, d'autre part, le montant des frais accessoires forme, avec le prix du transport proprement dit, une taxe indivisible; il en résulte, par une conséquence nécessaire, que le droit conféré à l'Administration, par l'article 51 du cahier des charges, de fixer annuellement les frais accessoires, ne s'étend pas aux frais de cette nature déterminés par les tarifs spéciaux, dûment homologués, dans lesquels les avantages conférés au public ont pour contre-partie ceux qui sont accordés aux compagnies (1). »

Mais il importe de remarquer que cet arrêt et tous ceux analogues ont été rendus au sujet des frais de manutention applicables aux expéditions de 4 000 kilos au minimum ou par wagon complet. Or, ainsi qu'on le verra n° 344, l'article 13 de l'arrêté du 27 octobre 1900, après avoir fixé la quotité des droits qui sont dus dans ce cas, a cru devoir ajouter, « en vue de consacrer le passé » (2), la restriction suivante : « Sauf stipulation contraire dans les tarifs spéciaux dûment homologués ».

Les décisions de la Cour de cassation sont donc justifiées parce qu'elles s'appliquent précisément au cas visé par cette disposition de l'article 13, mais on ne doit pas en étendre le principe à d'autres cas, et l'on s'en tiendra fermement à cette règle : que l'arrêté fixant les frais accessoires constitue le *tarif maximum* de ces frais et que si des prix plus réduits, des conditions plus avantageuses, peuvent être homologués dans les tarifs, on ne saurait, au contraire, y admettre ni des prix plus élevés ni des conditions plus onéreuses.

## § 2. — Enregistrement.

321. Opérations rémunérées par la taxe d'enregistrement. — 322. Cette taxe est applicable à tous les transports d'objets ou d'animaux à grande et à petite vitesse. — 323. Elle n'est due qu'une seule fois pour une même expédition. — 324. La taxe de 10 centimes comprend l'impôt dû au Trésor.

321. La taxe dite d'enregistrement correspond aux opérations résultant de l'obligation, imposée, d'une manière générale, à tous les

(1) Cass. civ. 11 déc. 1906 (Aulagnon et C<sup>ie</sup> c. Ch. de fer de P.-L.-M.); dans le même sens, Cass. civ. 20 avril 1901 (Ch. de fer d'Orléans c. Courtez-Lapeyrat), 23 juill. 1903 (Ch. de fer d'Orléans c. Boyer), et 17 juill. 1906 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Larran et C<sup>ie</sup>).

(2) Circ. min. du 20 juill. 1901 citée n° 344.

voituriers, par l'article 1785 du Code civil, et spécialement aux chemins de fer, par les articles 50 de l'ordonnance de 1846 et 49 du cahier des charges, d'inscrire sur un registre spécial, au fur et à mesure de leur présentation, les objets qui leur sont remis (V. nos 48 et 217).

Cette taxe comprend principalement la rémunération des écritures ordinaires auxquelles chaque expédition donne lieu, tant au départ qu'à l'arrivée.

**322.** L'enregistrement, étant obligatoire pour tous les transports autres que ceux de personnes, donne ouverture, dans tous les cas, à la perception de la taxe correspondante, uniformément fixée à 10 centimes par envoi.

Le droit est dû pour tous les transports d'objets ou d'animaux à grande vitesse, savoir : en vertu de l'article 2 de l'arrêté, pour les « bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art, chiens »; en vertu de l'article 8, pour les « voitures, cercueils et animaux ».

Il s'applique également sans exception à tous les transports à petite vitesse : « marchandises » (article 12), « voitures et animaux » (article 19), enfin « matériel roulant » (article 24).

La taxe d'enregistrement est exigible alors même qu'il ne serait rien dû pour le transport lui-même, par exemple pour des bagages transportés en franchise par application de l'article 44 du cahier des charges, ou pour des emballages vides retournés gratuitement en vertu d'un tarif spécial (V. n° 1145).

**323.** Mais si le droit d'enregistrement de 10 centimes est dû pour tout envoi d'animaux ou d'objets, *il n'est dû qu'une seule fois pour chacun* et doit être seulement perçu à la gare de départ, quand bien même le transport devrait emprunter les rails de plusieurs réseaux.

Cette règle est formellement inscrite dans les articles 2, 8, 12, 19 et 24, mentionnés ci-dessus.

Il n'y a à ce sujet aucune difficulté lorsque des objets sont expédiés d'une gare à une autre, même si ces gares appartiennent à des réseaux différents, pourvu que l'expédition soit faite *en trafic direct*, c'est-à-dire de bout en bout, quel que soit le nombre des réseaux empruntés (V. n° 618) : dans ce cas l'expéditeur traite avec la gare de départ pour la totalité du transport; il n'y a qu'un seul contrat; l'expédition est unique et ne donne lieu qu'à un seul droit d'enregistrement. Mais il peut arriver que les administrations intéressées soient autorisées à ne pas correspondre, ne pas trafiquer entre elles; un intermédiaire

devient alors nécessaire au point de jonction; il y a ainsi plusieurs expéditions ou réexpéditions successives, et le droit d'enregistrement est évidemment dû pour chaque expédition, à chaque enregistrement nouveau.

On étudiera plus loin, dans les tarifs généraux, nos 710 et 711, une difficulté d'une certaine gravité qui se présente au sujet des enregistrements de bagages allant d'un réseau sur un autre.

**324.** Aux termes d'une loi du 17 avril 1906 « les recettes effectuées par les entrepreneurs de transports à titre d'enregistrement de bagages seront désormais comprises dans les recettes passibles de l'impôt du dixième, établi par les lois des 14 juillet 1855 et 26 janvier 1892 » (V. n° 243).

Cette disposition, qui a mis fin aux discussions auxquelles cette question avait donné lieu, est sans grand intérêt pour le public, car l'impôt vient en déduction des sommes encaissées par les compagnies, et, de toute façon, le droit est, par enregistrement, de 10 centimes, impôt compris (1).

### § 3. — Pesage supplémentaire.

**325.** Taxe applicable en cas de *pesage supplémentaire*. — **326.** Conditions d'exigibilité de cette taxe. — **327.** Le pesage supplémentaire est constaté par la délivrance gratuite d'un bulletin spécial. — **328.** Tout pesage demandé par le voyageur après l'enregistrement de ses bagages est un pesage supplémentaire. — **329.** Le pesage effectué à la demande de l'expéditeur ou du destinataire n'est supplémentaire (et la taxe n'est exigible) que si le chemin de fer a effectivement procédé à un premier pesage. — **330.** Cas de l'expéditeur qui n'indique pas exactement, dans sa déclaration, le poids des marchandises. — **331.** Effets de l'erreur en plus ou en moins, commise lors du premier pesage, sur l'exigibilité de la taxe de pesage supplémentaire.

**325.** L'article 4 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 règle de la manière suivante la taxe de pesage applicable aux transports à grande vitesse :

« Il est perçu pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage en dehors de celui que les compagnies doivent faire à leurs frais, au départ, pour établir la taxe, un droit de 10 centimes par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par chaque pesage supplémentaire.

« Dans ce cas, les compagnies doivent, sur la demande des intéressés,

---

(1) Soit 0<sup>r</sup> 010 714 285 71... pour le Trésor et 0<sup>r</sup> 089 285 714 28... pour l'administration du chemin de fer.



délivrer gratuitement un bulletin constatant le poids des marchandises pesées.

« La taxe de pesage supplémentaire n'est pas exigible si ce pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire. »

L'article 16, concernant la petite vitesse, comporte un texte identique, avec cette addition :

« Lorsque le pesage a lieu par camion ou voiture ou par wagon complet passé à la bascule, ce droit est de 30 centimes par tonne indivisible, avec un minimum de 75 centimes et un maximum de 2 francs par voiture ou camion, un minimum de 1 franc par wagon et un maximum de 2 francs par wagon de 10 tonnes et au-dessous, de 3 francs par wagon de plus de 10 tonnes. »

Enfin l'article 26, relatif au matériel roulant, est semblable à l'article 4, à cela près que les taxes sont fixées de manière ferme à 1<sup>f</sup> 50 pour les « wagons et chariots » et à 3 francs pour les « locomotives et tenders ».

**326.** Il résulte de ces dispositions que deux conditions sont nécessaires à l'exigibilité de la taxe :

1<sup>o</sup> Le pesage doit être « supplémentaire », c'est-à-dire, pour employer les termes mêmes de l'arrêté, « en dehors de celui que les compagnies doivent faire à leurs frais, au départ (1), pour établir la taxe »;

2<sup>o</sup> Il faut, en outre, que ce pesage supplémentaire n'ait pas constaté d'erreur « commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire ».

**327.** Il semble bien résulter également du texte, que, toutes les fois qu'il y a eu pesage supplémentaire, le chemin de fer doit, sur la demande de l'intéressé, lui délivrer gratuitement un bulletin constatant le poids des marchandises pesées; cela alors même que, par application de l'alinéa final des articles 4, 16 et 26, aucune taxe de pesage ne serait exigible.

Toutefois le libellé desdits articles n'est pas absolument formel à cet égard.

**328.** Aucun des textes précités, relatifs au pesage, ne parle des bagages; il n'y est question que de « marchandises », « d'expédi-

---

(1) On verra, nos 943 et suivants, que, dans certains cas, le poids du chargement des wagons peut, « à défaut de moyens suffisants de pesage à la gare de départ », être constaté, « soit à l'arrivée, soit à une gare située sur le trajet de la marchandise ». Cette exception, explicitement exprimée, confirme la règle de principe qu'un pesage doit être fait avant le départ, en présence de l'expéditeur.

teur », de « destinataire », termes qui ne peuvent s'appliquer aux bagages d'un voyageur; il semblerait donc *a priori* que la taxe de pesage supplémentaire ne peut s'appliquer aux bagages. Cependant les administrations sont dans l'usage, lorsque le service le permet (c'est-à-dire en général à l'arrivée plutôt qu'au départ), de procéder au pesage supplémentaire des bagages, s'il leur est demandé, mais en percevant la taxe, le cas échéant, comme pour un transport de marchandises.

Cette pratique étant supposée régulière, la première condition d'exigibilité de la taxe sera facilement vérifiable.

Les bagages, en effet, ne faisant l'objet d'aucune déclaration (V. n° 717), les administrations les pèsent presque toujours au moment de l'enregistrement; cette opération, nécessaire, en cas d'excédent, pour donner une assiette à la taxe due, est, en outre, le moyen le plus sûr et le plus rapide, avec la constatation du nombre et de la forme des colis, de doter ceux-ci d'une identité qui permette de les reconnaître aisément à l'arrivée.

Si parfois les administrations ne pèsent pas les bagages, c'est que, d'une part, leur poids est manifestement inférieur à la franchise accordée par les tarifs (V. n° 695), et que, d'autre part, la mention de leur nature sur le bulletin ( *o. g.* une bicyclette, un fût vide) suffit à les identifier; en pareil cas, le chemin de fer n'est évidemment pas tenu de procéder à un pesage qui n'aurait aucune utilité.

En fin de compte, que les bagages aient été pesés ou non une première fois, le pesage requis par le voyageur *après* l'enregistrement, paraît avoir toujours le caractère d'un pesage supplémentaire.

**329.** Il n'en est pas de même des « expéditions » proprement dites, puisqu'une déclaration, remise en même temps que les objets à transporter (V. n° 217), doit faire connaître, entre autres renseignements, le poids de ces objets.

Or les administrations ne pèsent pas toujours les expéditions qui leur sont confiées, soit qu'elles n'en aient pas le temps ou le moyen, soit qu'elles croient pouvoir s'en remettre aux énonciations de la déclaration réglementaire. Comment, si l'expéditeur ou le destinataire réclament le pesage, la première condition d'exigibilité de la taxe pourra-t-elle être remplie?

La jurisprudence n'est bien fixée que sur un point : pour que la taxe de pesage supplémentaire soit exigible, il faut qu'un premier pesage ait été réellement effectué par le chemin de fer.

« La compagnie du Médoc a transporté pour le compte de la compagnie The Pauillac Coal des poteaux de mine expédiés de Castelnau et d'Avensan

et livrables à la gare de Trompeloup; ce transport a eu lieu exclusivement sur la ligne du Médoc; le pesage des poteaux de mine n'a pas été effectué par la compagnie du Médoc et le destinataire y a fait procéder à l'arrivée...

« En décidant, en l'état de ces constatations, qu'à défaut de pesage au départ par la compagnie du Médoc le pesage requis pour la première fois à l'arrivée par le destinataire ne pouvait être considéré comme un pesage extraordinaire ou supplémentaire et que les frais en devaient demeurer à la charge de la compagnie du Médoc, l'arrêt attaqué, d'ailleurs régulièrement motivé, n'a point violé les dispositions de loi invoquées par le pourvoi (1). »

**330.** Mais que décider si l'expéditeur, n'ayant pas lui-même le moyen d'établir exactement le poids de ses marchandises, compte sur le pesage qui sera fait par la compagnie et remet des déclarations sur lesquelles le poids ne figure qu'à titre approximatif, ou même ne figure pas du tout?

Sans doute les administrations sont, en principe, obligées d'effectuer au départ le pesage des marchandises présentées.

« La rédaction de la clause de taxation du pesage supplémentaire », dit Lamé Fleury (2), « implique l'obligation, pour les compagnies, de faire un pesage au départ pour établir la taxe de transport. »

« Le pesage des marchandises au départ », dit également M. Colson (3), « est compris dans les opérations que la compagnie doit effectuer moyennant paiement des frais d'enregistrement et de gare, *puisque* la détermination des poids est la base du calcul des taxes. »

Mais cette obligation implicite du chemin de fer ne saurait dispenser l'expéditeur de l'obligation formelle qui lui est imposée par ailleurs (V. n° 217) de présenter en même temps que ses marchandises une déclaration faisant connaître leur poids.

Tant que la gare de départ n'a pas procédé à un premier pesage, elle ne peut exiger les frais de pesage supplémentaire, c'est certain; mais il n'est pas moins certain que, légalement, elle n'est pas tenue d'accepter l'expédition qui lui est présentée accompagnée d'une déclaration incomplète (4).

(1) Cass. req. 22 mai 1905 (Ch. de fer du Médoc c. The Pauillac Coal and Pittwood C°).

(2) *Op. cit.* (*supra*, 142, p. 70, note), p. 409, *in fine*.

(3) *Transports et tarifs*, 2<sup>e</sup> édition, p. 494. — *N. B.* Dans la phrase correspondante de la 3<sup>e</sup> édition du même ouvrage, p. 592, la proposition complétive « *puisque* la détermination, etc. » a été remplacée par celle-ci : « *pour* constater le poids qui est la base du calcul des taxes ».

(4) Notamment lorsque l'administration du chemin de fer met à la disposition des expéditeurs, moyennant une rémunération prévue par ses tarifs, certains appareils de pesage (Voir, par exemple, les tarifs P. V. n° 29, chap. VII, des compagnies du Nord et de P.-L.-M.).

Cependant, une dépêche ministérielle adressée, le 28 juillet 1890, à la compagnie du Nord, semble admettre que « rien n'oblige l'expéditeur à remettre sa note d'expédition avant le pesage »; « il tombe au contraire sous le sens », ajoute cette dépêche, « que le pesage constitue essentiellement une opération préliminaire, puisqu'il permet seul d'arrêter contradictoirement les énonciations de la note d'expédition et du récépissé ». Mais ce n'est là qu'une opinion, qui, quelque rationnelle qu'elle soit, ne peut aller à l'encontre des textes; la dépêche en question n'avait d'ailleurs pas le caractère d'une décision obligatoire pour la compagnie à qui elle s'adressait, et la meilleure preuve en est que la compagnie du Nord, malgré l'invitation ministérielle, avait tout d'abord continué les perceptions justement condamnées par le ministre; elle se couvrait seulement vis-à-vis des expéditeurs en exigeant d'eux l'inscription sur leurs déclarations d'une mention ainsi conçue : « Je demande le pesage par la compagnie, dans mon intérêt personnel et contre paiement de la taxe; » mais elle a finalement abandonné cette pratique à la suite d'un procès où elle a succombé tant en première instance qu'en appel (1).

La question se trouve ainsi supprimée en fait, sans avoir été, en droit, définitivement résolue.

**331.** La deuxième condition d'exigibilité de la taxe de pesage supplémentaire est que l'opération n'ait pas constaté d'erreur « commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire ».

Ce texte, assurément, manque de précision, et, à défaut de documents judiciaires formels (2), il serait imprudent d'accueillir sans examen l'avis, adopté par Féraud-Giraud (3), d'après lequel la taxe ne serait pas due lorsque le pesage supplémentaire « constate une erreur commise dans le précédent pesage ». L'auteur de l'arrêté n'a pas eu en vue un but aussi général, puisqu'il ne parle que de l'erreur « commise *au préjudice* de l'expéditeur ou du destinataire » et, en cherchant à scruter ses intentions, il semble bien avoir voulu dire simplement qu'il n'y aurait pas lieu à perception lorsque le pesage supplémentaire démontrerait une erreur telle, que, s'il n'avait pas été requis, les intérêts de l'expéditeur ou du destinataire auraient pu en souffrir.

(1) Trib. com. Roubaix 11 mars 1903 (Société générale de transports de Roubaix c. Ch. de fer du Nord) et arrêt confirmatif de la cour de Douai, du 22 juin 1903. La compagnie du Nord, après s'être pourvue en cassation, s'est désistée de son pourvoi, le 23 novembre 1905 (LAMY, *op. cit.* [*supra*, 101, p. 46, note 2], p. 172).

(2) V. cependant trib. com. Marseille, 9 juin 1909 (Escoffier c. Ch. de fer de P.-L.-M.)

(3) *Op. cit.* (*supra*, 143, p. 71, note 3), t. I, n° 207.

Or, soit pour les bagages, — si l'on admet qu'ils peuvent donner lieu au pesage supplémentaire (V. n° 328), — soit pour les expéditions proprement dites, le voyageur, l'expéditeur et le destinataire, — ce dernier, au besoin, en tant que représentant de l'expéditeur, — sont toujours fondés à se plaindre d'une erreur *en moins* (poids inscrit sur le bulletin ou le récépissé, inférieur au poids réel) : grâce à elle, le chemin de fer n'est comptable que d'un poids inférieur à celui qu'il a effectivement reçu; elle favorise, par conséquent, les soustractions, et peut avoir pour résultat la livraison à l'ayant droit d'une partie seulement des objets remis au transport.

Quant à l'erreur *en plus* (poids inscrit sur le bulletin ou le récépissé, supérieur au poids réel), elle est préjudiciable à celui qui a payé ou devait payer le prix du transport lorsqu'elle a eu ou pouvait avoir pour conséquence le paiement d'une somme supérieure à la taxe légalement due; elle est, en outre, préjudiciable dans tous les cas au destinataire, même abstraction faite de toute considération de taxe, parce que, s'il ne vérifie pas le poids avant de prendre livraison, il donnera décharge au chemin de fer, — et par suite deviendra responsable vis-à-vis de l'expéditeur, — d'un poids supérieur à celui qui lui aura été effectivement remis.

La taxe n'est donc pas plus exigible lorsque le pesage supplémentaire révèle une erreur en plus que lorsque cette opération révèle une erreur en moins, sauf toutefois lorsque, s'agissant d'un transport de bagages, l'erreur en plus est sans influence sur le montant de la taxe : dans ce cas, en effet, cette erreur ne peut porter préjudice qu'au chemin de fer.

#### § 4. — Comptage.

332. Motifs de la taxe de comptage. — 333. Quotité de cette taxe. — 334. Conditions d'exigibilité. — 335. Formalisme de la demande de comptage. — 336. Poids moyen des objets composant l'expédition. — 337. La taxe de comptage n'est pas exigible lorsque les colis portent des marques et numéros qui sont reproduits sur la déclaration d'expédition.

332. Le comptage donnait lieu autrefois à des difficultés analogues à celles dont il vient d'être parlé à propos du pesage : les expéditeurs voulaient exiger sur les récépissés la mention du nombre des colis, et les administrations prétendaient n'être pas tenues de mentionner ce nombre.

La prétention de celles-ci se basait sur les divers textes relatifs au récépissé (V. n° 231), qui prévoient tous que cette pièce énoncera la

nature, le poids et même la désignation des colis, mais sont muets en ce qui concerne leur nombre.

Cette prétention, justifiée à l'égard des objets remis en vrac et qui ne sont pas susceptibles d'être comptés (v. g. de la ferraille, des pommes de terre, des ardoises), paraissait au contraire insoutenable pour les colis dont l'individualité est nettement déterminée (v. g. des caisses de savon marquées et numérotées). Mais entre les cas extrêmes indiscutables se placent des situations intermédiaires très douteuses : il eût été bien difficile, par exemple, de décider si légalement l'expéditeur avait le droit d'exiger sur son récépissé la mention du nombre des boîtes de sucre de 1, 2 et 5 kilos composant une expédition de 5 000 kilos remise sans autre emballage.

La question est aujourd'hui réglée. Après plusieurs remaniements depuis le 20 décembre 1898, date de la première insertion, dans l'arrêté sur les frais accessoires, de dispositions relatives au comptage, ces dispositions, qui forment les articles 5 et 17 de l'arrêté du 27 octobre 1900, sont devenues, en vertu d'un arrêté modificatif du 28 février 1903, ce qu'elles sont aujourd'hui.

**333.** L'article 5, placé dans le chapitre I<sup>er</sup> (bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art, chiens), du titre I<sup>er</sup> (grande vitesse), s'exprime ainsi :

« Lorsque, sur la demande de l'expéditeur, il est procédé au comptage des pièces composant une expédition qui comporte plus de 50 pièces à la tonne, et que le nombre des pièces expédiées est supérieur à 10, il est perçu une taxe fixe de 15 centimes pour chaque groupe ou fraction de groupe de 20 pièces, avec minimum de 1 franc et maximum de 3 francs par wagon, quand il s'agit d'une expédition par wagon complet.

« En aucun cas, il ne peut être réclamé de taxe de comptage lorsque les colis portent chacun une marque et un numéro distinct mentionnés sur la déclaration d'expédition. »

L'article 17, placé dans le chapitre I<sup>er</sup> du titre II (petite vitesse; marchandises) est conçu exactement dans les mêmes termes, mais il s'applique dès que l'expédition comporte « plus de 20 pièces à la tonne ».

**334.** On étudiera plus loin, nos 792 et 793, la corrélation existant entre la demande de comptage et la mention du nombre des colis sur le récépissé; la question de l'exigibilité de la taxe est donc seule à envisager ici.

Cette exigibilité est subordonnée aux quatre conditions suivantes :

- 1° *Demande* de l'expéditeur;
  - 2° *Poids moyen* des pièces composant l'expédition, inférieur à un certain chiffre;
  - 3° *Nombre* de ces pièces au moins égal à 10;
  - 4° *Absence de marques et de numéros* sur les colis et la déclaration.
- Ces conditions sont toutes quatre nécessaires; il suffit que l'une d'elles fasse défaut pour que la taxe de comptage ne puisse être perçue.

**335.** Aucun formalisme n'est imposé par l'arrêté pour la demande de comptage, mais on a vu n° 217 que cette demande doit figurer dans la déclaration d'expédition « si l'expéditeur désire que le nombre des pièces soit inscrit sur le récépissé ».

Il convient de remarquer à ce sujet, que ce n'est pas la mention du nombre sur le récépissé, mais bien la demande de comptage, qui seule réalise la première condition d'exigibilité de la taxe de comptage.

**336.** Le poids moyen des pièces composant l'expédition doit être *inférieur* à 20 kilos (1 000 : 50) s'il s'agit de grande vitesse, et à 50 kilos (1 000 : 20) s'il s'agit de petite vitesse. Tel est le sens naturel des expressions employées par l'arrêté : « comptage des pièces composant une expédition qui comporte plus de *n*... pièces à la tonne ». On pourrait, d'ailleurs, invoquer en faveur de cette interprétation l'arrêt du 9 juillet 1883 cité n° 290.

Une expédition à grande vitesse pèse-t-elle par exemple 546 kilos, il faut, pour que la taxe soit exigible, qu'elle se compose d'un nombre de pièces supérieur à  $(546 : 20)$  27 colis 3 dixièmes, soit de 28 colis au moins. En effet, si cette expédition comportait seulement 50 pièces à la tonne, son poids serait de  $28 \times 1\ 000 : 50 = 560$  kilos; or, elle ne pèse que 546 kilos : elle comporte donc, à la tonne, un plus grand nombre de pièces.

De même, une expédition de grande vitesse se compose de 55 colis : il faut pour que la taxe soit exigible (les autres conditions étant, bien entendu, supposées remplies) que son poids global soit inférieur à  $55 \times 20 = 1\ 100$  kilos.

**337.** La quatrième condition d'exigibilité de la taxe de comptage,

se subdivise en deux parties. Pour qu'aucune taxe ne soit due dans aucun cas, il est nécessaire :

1° Que les colis portent « chacun une marque et un numéro distinct » (1);

2° Que ces marques et numéros soient mentionnés sur la déclaration remise par l'expéditeur.

Pour la réalisation de cette condition, comme du reste pour la première, la production de la déclaration peut, en cas de contestation, être nécessaire, et par conséquent ordonnée par le juge.

D'autre part, en ce qui concerne les marques et numéros, le libellé de la disposition y relative n'est pas des plus explicites; on adoptera, comme donnant au texte son sens le plus naturel, l'opinion que la « marque » peut être unique, les numéros seuls devant être distincts, sans aucune obligation qu'ils se suivent, puisqu'il n'en est point parlé.

Ainsi, une expédition de 25 colis pesant ensemble 200 kilos seulement, mais dont les marques, — AB 53; AB 54; AB 72; AB 75; etc., — figurent sur la déclaration d'expédition, ne donnerait pas ouverture à la taxe.

#### § 5. — Manutention au départ, à l'arrivée et aux points de transit.

338. Division du sujet.

**338.** La reconnaissance des colis, les frais de surveillance générale, les manœuvres de formation des trains, le chargement, le déchargement, la transmission d'un réseau à l'autre et le transbordement des marchandises, constituent l'ensemble des opérations que l'on peut comprendre sous la dénomination générale de *manutention*; mais l'arrêté sur les frais accessoires réserve le nom de *transmission et transbordement* à celles de ces opérations qui s'effectuent, dans les gares de jonction, pour la livraison d'un réseau à un autre, des expéditions à petite vitesse.

Tenant compte de cette distinction, l'étude ci-après des frais de manutention a été divisée en deux parties :

A. Manutention au départ et à l'arrivée;

B. Transmission et transbordement.

---

(1) Les éditions des tarifs publiées par les administrations intéressées ou par la maison Chaix, portent « distinct », tant à l'article 5 qu'à l'article 17, mais la promulgation de l'arrêté modificatif du 28 février 1903 (*J. O.* du 2 mars suiv.) portait, à l'article 17, « distincts », probablement par suite d'une faute d'impression.



A. — *Manutention au départ et à l'arrivée.*

339. Quotité des frais de manutention pour les expéditions à grande vitesse. — 340. Mode de calcul de ces frais en ce qui concerne les bagages. — 341. Quotité des frais de manutention pour les « marchandises de toute nature » transportées à petite vitesse. — 342. Distinction entre les *frais de gare* et les *frais de manutention proprement dite*. — 343. La perception des frais de manutention proprement dite n'a pas lieu lorsque les opérations correspondantes sont effectuées par l'expéditeur ou par le destinataire. — 344. Remarque sur les frais réduits applicables aux expéditions de 4 000 kilos et au-dessus. — 345. Quotité des droits de manutention pour les voitures et animaux transportés à petite vitesse. — 346. Il n'est pas dû de frais de manutention pour les animaux dangereux qui doivent être chargés et déchargés par les expéditeurs et destinataires. — 347. Une règle analogue s'applique au matériel roulant sur rails. — 348. Observation sur la distinction établie entre les frais de gare et la manutention proprement dite:

339. L'article 3 de l'arrêté du 27 octobre 1900, exclusivement applicable à la grande vitesse, prévoit « pour la manutention (chargement et déchargement) des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées et lait », un droit de 1<sup>f</sup> 50 par tonne, exigible par fraction indivisible de 10 kilos; il exempte de tout droit de manutention : les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilos, les articles taxés à la valeur et enfin les chiens.

L'article 9, qui concerne aussi la grande vitesse seulement, prévoit, dans les mêmes termes, « pour la manutention (chargement et déchargement) des voitures, des cercueils et des animaux » les droits ci-après, qui sont exigibles par pièce ou par tête :

— Voitures et cercueils . . . . .	2 francs;
— Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait . . . . .	1 franc;
— Veaux, porcs . . . . .	0 <sup>f</sup> 40;
— Moutons, brebis, agneaux et chèvres . . . . .	0 <sup>f</sup> 20.

340. Le calcul des taxes indiquées ci-dessus ne présente aucune difficulté et ne motive aucune observation particulière; on dira seulement que pour les bagages la taxe ne porte que sur les excédents, abstraction faite du poids pour lequel les voyageurs jouissent de la franchise (V. n° 695).

Ainsi, s'agissant d'un voyageur à plein tarif ayant droit au transport gratuit de 30 kilos de bagages, comme, d'autre part, les expéditions de 40 kilos et au-dessous ne sont soumises à aucuns frais de manutention, ces frais ne pourront être perçus que si le poids des bagages dépasse 70 kilos, et, le cas échéant, la perception devra se

faire sur le poids brut diminué des 30 kilos pour lesquels le voyageur a droit à la franchise.

**341.** Pour les transports à petite vitesse les droits de « manutention des marchandises de toute nature » sont fixés ainsi qu'il suit par l'article 13 de l'arrêté :

« 1<sup>f</sup> 50 par tonne pour les marchandises transportées sans condition de tonnage; 1 franc par tonne pour les marchandises transportées par expédition de 4 000 kilos et au-dessus ou par wagon complet, quel que soit le tarif appliqué, sauf stipulation contraire dans les tarifs spéciaux dûment homologués. »

Ces droits, dont la perception a lieu, comme pour la grande vitesse, par fraction indivisible de 10 kilos, se répartissent, d'après l'article précité, en frais de gare au départ, frais de chargement, frais de déchargement et frais de gare à l'arrivée, ou, plus rationnellement, en frais de gare (au départ et à l'arrivée) et frais de manutention proprement dite (chargement et déchargement).

La quotité de la taxe correspondant à chacune de ces opérations est indiquée par le tableau ci-après :

*1<sup>o</sup> Marchandises transportées « sans condition de tonnage »*

FRAIS DE GARE	{	Au départ . . . . .	0 <sup>f</sup> 35	} 0 <sup>f</sup> 70	} 1 <sup>f</sup> 50
		A l'arrivée . . . . .	0 35		
MANUTENTION PROPREMENT DITE	{	Chargement (au départ). . .	0 40	} 0 80	
		Déchargement (à l'arrivée). .	0 40		

*2<sup>o</sup> Marchandises transportées « par expédition de 4 000 kilos et au-dessus ou par wagon complet »*

FRAIS DE GARE	{	Au départ . . . . .	0 <sup>f</sup> 20	} 0 <sup>f</sup> 40	} 1 franc.
		A l'arrivée . . . . .	0 20		
MANUTENTION PROPREMENT DITE	{	Chargement (au départ). . .	0 30	} 0 60	
		Déchargement (à l'arrivée). .	0 30		

**342.** Par *frais de gare* il faut entendre la reconnaissance des colis à la gare de départ ou leur réception à la gare d'arrivée, leur classement (y compris, s'il y a lieu, les manœuvres de trains), enfin leur gardiennage, lorsque ce soin ne fait pas l'objet d'une rémunération spéciale.

La *manutention proprement dite* ne comprend ordinairement (V.

n° 348) que le chargement et l'arrimage sur wagons au départ, et le déchargement sur quai à l'arrivée.

La raison des distinctions que fait l'arrêté à cet égard est dans la nécessité de prévoir une allocation spéciale pour chacune des opérations auxquelles correspond la taxe totale, afin de pouvoir, le cas échéant, compter séparément, au profit de qui de droit, le coût de chacune de ces opérations.

**343.** L'article 13 de l'arrêté fournit d'ailleurs immédiatement un exemple de l'utilité de cette ventilation, car il poursuit en ces termes :

« Pour les marchandises transportées par expédition de 4 000 kilos et au-dessus ou par wagon complet, et lorsque le chargement et le déchargement de ces marchandises sont laissés par les tarifs aux soins des expéditeurs et des destinataires, il est déduit des frais de manutention :

« 30 centimes par tonne pour chaque opération de chargement ou de déchargement.

« Les droits de gare sont dus dans tous les cas.

« Ces droits sont perçus pour les marchandises en provenance ou à destination des embranchements particuliers (V. n° 1186 et suiv.), savoir :

« 20 centimes à la première gare de départ située sur la ligne principale, ou *vice versa* ;

« 20 centimes à la gare destinataire ou *vice versa* (1).

« Sont exemptes de tout droit de chargement, de déchargement et de gare, les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilogrammes. »

**344.** Il y a lieu de noter la généralité des termes employés par cet article 13 (V. nos 341 et 343) relativement aux « expéditions de 4 000 kilogrammes et au-dessus ». D'après le texte précédemment en vigueur le tarif de 1 franc par tonne n'était applicable que lorsqu'il s'agissait de marchandises pour lesquelles les tarifs comportaient des prix subordonnés à un minimum de tonnage de 4 000 kilos; le texte nouveau, ainsi que le constate le rapport du directeur des chemins de

---

(1) C'est-à-dire que les frais de gare au départ sont, pour les marchandises en provenance d'un embranchement particulier, perçus dans la première gare rencontrée; et que les frais de gare à l'arrivée sont, pour les marchandises à destination des mêmes embranchements, perçus dans la dernière gare précédant l'entrée sur l'embranchement.

fer dont il a été parlé n° 316, « accorde le bénéfice du droit réduit de 1 franc à toutes les expéditions d'au moins 4 000 kilogrammes, lors même qu'il n'existe aucun tarif stipulant ce minimum de chargement... ».

Mais cette disposition favorable se trouve en partie annihilée, du fait qu'elle est suivie de cette restriction : « Sauf stipulation contraire dans les tarifs spéciaux dûment homologués. » De nombreux tarifs spéciaux stipulent en effet qu'un droit de 1<sup>r</sup> 50 par tonne sera ajouté, pour frais de manutention, aux prix de tel ou tel barème, et c'est bien là, sans nul doute, la « stipulation contraire » prévue.

Une circulaire ministérielle du 20 juillet 1901 a fait observer aux compagnies que la restriction en question n'avait été admise qu'en vue de « consacrer le passé »; « je suis décidé », ajoute le ministre, « à n'admettre désormais aucune dérogation défavorable aux dispositions de l'arrêté; veuillez aviser à ce que les propositions de tarifs se bornent à spécifier quels sont les frais de manutention qui seront perçus, sans énoncer le quantum de ces frais ». On peut donc considérer le régime de l'article 13 comme appelé à devenir d'une application générale (V. n° 320).

**345.** Les droits de manutention pour les voitures et animaux transportés à petite vitesse sont fixés, par l'article 20, au même taux que ceux prévus par l'article 9 (V. n° 339) pour les mêmes objets transportés à grande vitesse; mais l'article 20 a le soin d'indiquer que chacun de ces prix se partage en deux parties égales, applicables, l'une aux « frais de chargement au départ, » l'autre aux « frais de déchargement à l'arrivée »; les voitures et les animaux, ajoute-t-il, « ne sont soumis à aucun droit de gare ».

**346.** Le même article contient la disposition dont le texte a été déjà donné n° 285, en vertu de laquelle lorsque le chargement et le déchargement des animaux dangereux doivent être effectués par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires, « il n'est rien perçu pour cette double opération ».

Cette disposition peut donner lieu à une observation semblable à celle qui a été faite n° 292.

**347.** Pour terminer l'exposé de la réglementation des frais de manutention, il faut citer l'article 25 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 :

« Au départ, le matériel roulant est déchargé des chariots qui l'ont

apporté aux gares de chemins de fer et placé sur les rails; à l'arrivée, il est chargé sur les chariots qui doivent l'emporter, le tout par les soins, aux frais, risques et périls des expéditeurs et des destinataires, et il n'est rien perçu pour cette double opération, ni pour les opérations de gare. »

348. On fera enfin cette remarque qu'il n'est spécifié de frais de gare que pour les transports de marchandises à petite vitesse. Pour tous les autres transports donnant ouverture à des taxes de manutention, ces taxes ne comporteraient, d'après l'arrêté, que « le chargement et le déchargement »; mais il est bien évident qu'elles comprennent aussi la rémunération des opérations indiquées, n° 342, comme correspondant aux frais de gare.

D'autre part, certains transports de nature particulière (les animaux dangereux et le matériel roulant) ne sont assujettis à aucuns frais de manutention ni de gare, mais le chargement, le déchargement, et, s'il y a lieu, la mise sur rails, doivent toujours être faits par les soins et aux frais des expéditeurs et destinataires. Quant à la rémunération des opérations de gare, elle se trouve comprise dans le prix perçu pour le transport.

#### B. — *Transmission et transbordement.*

349. Définition de la *transmission* et du *transbordement*. — 350. Pour les articles à grande vitesse, les frais ordinaires de manutention sont dus intégralement sur chacun des réseaux participant à un même transport. — 351. Quotité des droits de transmission et de transbordement applicables aux marchandises transportées à petite vitesse. — 352. Droits de transmission et de manutention applicables aux voitures et animaux transportés à petite vitesse. — 353. Droits de transmission applicables aux animaux dangereux.

349. La *transmission* comprend les opérations de gare aux points de transit; elle se partage ordinairement entre les deux administrations intéressées. Le *transbordement* correspond à la manutention proprement dite en ces mêmes points; elle est ordinairement perçue au profit de l'administration qui seule effectue l'opération.

350. Il n'est prévu de droits spéciaux de transmission et de transbordement que dans l'article 15 de l'arrêté du 27 octobre 1900, pour les marchandises à petite vitesse, et dans l'article 21, pour les voitures et animaux à petite vitesse; encore, en ce qui concerne ces derniers transports, l'arrêté de 1900 a-t-il innové.

Pour savoir ce qu'il en est des autres transports, il est utile de se

reporter encore au rapport déjà cité (n° 317) du directeur des chemins de fer. On lit, en effet, dans ce document :

« Pour la manutention des voitures et animaux aucun droit spécial de transmission de réseau à réseau n'était prévu jusqu'ici, de sorte que la jurisprudence reconnaissait aux compagnies le droit de percevoir une taxe complète de chargement et de déchargement, même à la jonction des voies de même largeur. Le nouvel arrêté institue un droit de transmission, comportant une réduction de moitié ou même davantage sur le double droit de chargement perçu jusqu'ici. »

La jurisprudence à laquelle ce rapport fait allusion se fonde notamment sur un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, en date du 4 juin 1878 (1), sur un arrêt de la cour de Paris du 15 novembre 1882 (2), et enfin sur un jugement du tribunal de commerce de la Seine dans lequel on peut lire ce qui suit :

« La taxe de manutention, en ce qui concerne les bestiaux, a été fixée en bloc pour les deux opérations (chargement, déchargement). Chacune des compagnies qui ont concouru au transport a le droit de la percevoir intégralement, alors même qu'elles n'auraient effectué qu'une seule de ces opérations ou même aucune, lorsqu'elles ont été des transporteurs intermédiaires (3). »

C'est là, en somme, une simple application des principes rigoureux, exposés n° 199, applicables en matière de règlements et de tarifs des chemins de fer. Théoriquement, à chaque changement de réseau la marchandise est déchargée des wagons appartenant au réseau qu'elle quitte, pour être chargée dans ceux du réseau suivant : il serait donc dû à chaque point de transit des droits de déchargement et de gare pour la première administration, et des droits de chargement et de gare pour la seconde.

La question est actuellement réglée par l'arrêté de 1900 pour les marchandises, voitures et animaux à petite vitesse, mais elle ne l'est ni pour le matériel roulant transporté à petite vitesse, ni pour aucun des transports effectués à grande vitesse.

Pour le matériel roulant l'article 25 (V. n° 347) n'a imposé ni frais de gare, ni frais de manutention; il s'agit d'ailleurs de véhicules qui doivent être mis sur rails par l'expéditeur et livrés sur rails au destinataire; la transmission ne pourra se faire qu'entre réseaux ayant même largeur de voie, et puisqu'il n'est dû de frais de gare ni au départ ni à l'arrivée, il n'en sera pas dû davantage aux points de jonction.

---

(1) Ch. de fer de l'Est et du Midi c. Administration de la guerre.

(2) Ch. de fer de Ceinture de Paris c. Loutrel.

(3) Trib. com. Seine, 9 nov. 1898 (Criton c. Ch. de fer d'Orléans).

Mais que décider pour les transports de toute nature à grande vitesse? On se trouve exactement à leur égard dans la situation envisagée par le jugement précité du 9 novembre 1898 : « la taxe de manutention est fixée en bloc pour les deux opérations (chargement et déchargement) » et si l'on tient pour bonne la jurisprudence de cette décision, il faudra conclure avec elle, avec la plupart des auteurs, avec l'Administration supérieure (1) et avec la pratique suivie par les compagnies, que les frais de chargement et de déchargement des bagages et des autres articles à grande vitesse doivent être payés intégralement autant de fois qu'il y a d'administrations distinctes participant successivement au transport.

Cette solution, quelque dure qu'elle paraisse, peut se réclamer encore de la disposition finale de l'article 15 de l'arrêté, qui, après avoir fixé les droits de transmission et de transbordement des marchandises à petite vitesse, ajoute (2) :

« Aux droits de transmission et de transbordement fixés au présent article, il n'est rien ajouté pour les frais de manutention prévus à l'article 13, qui ne peuvent entrer en compte qu'une seule fois, savoir : les frais de chargement et de gare pour les opérations effectuées à l'expédition primitive, les frais de déchargement et de gare pour les opérations effectuées à l'arrivée définitive. »

Cette dispense expresse de frais de manutention, lorsqu'il est perçu des droits de transmission et de transbordement, implique la nécessité de percevoir lesdits frais de manutention lorsque le tarif des frais accessoires est non seulement muet sur la dispense mais n'impose, d'autre part, aux transports considérés, aucun droit de transmission ni de transbordement.

**351.** L'article 15 fixe ainsi qu'il suit les droits applicables aux marchandises à petite vitesse transitant d'un réseau sur un autre :

— 40 centimes par tonne pour droit de transmission, lorsque celle-ci s'opère dans une gare où l'échange du matériel est possible, c'est-à-dire, d'une manière générale, lorsque les réseaux se joignant sont de même largeur de voie (3);

— 70 centimes par tonne, se décomposant en 40 centimes pour

---

(1) Circ. min. 19 janv. 1897.

(2) L'article 21, après avoir fixé le montant des droits de transmission pour les voitures et les animaux, ajoute une disposition analogue à celle de l'article 15, au sujet de la non addition, à ces droits, d'autres frais de manutention, dans les gares de jonction.

(3) Cette règle est loin d'être absolue.

frais de gare et 30 centimes pour transbordement, lorsque la transmission s'opère « entre deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible ».

Ces droits sont perçus par fraction indivisible de 10 kilos.

Ils ne sont pas dus aux points de jonction des embranchements particuliers, ni, dans aucun cas, pour les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilos.

Le même article ajoute que « à moins de dispositions contraires dans les actes de concession, il n'est perçu aucun droit de transbordement aux points de jonction de lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible, lorsque ces lignes sont exploitées par une même compagnie ou un même concessionnaire. »

Cette réglementation, fort claire, ne peut guère donner lieu qu'à des litiges portant sur des questions de fait.

**352.** Pour les voitures et animaux transportés à petite vitesse, l'article 21 de l'arrêté fixe le droit de transmission, dans les gares où l'échange du matériel est possible, aux taux suivants, par pièce ou par tête :

— Voitures . . . . .	1 franc;
— Bœufs, vaches, chevaux, etc. . . . .	0 <sup>f</sup> 40;
— Veaux, porcs et chevreuils . . . . .	0 <sup>f</sup> 20;
— Moutons, brebis, agneaux et chèvres . . . . .	0 <sup>f</sup> 10.

Ces droits sont partagés par moitié entre les deux administrations intéressées.

Si l'échange du matériel est impossible dans la gare de jonction, il y a lieu de percevoir, aux termes du même article 21, les frais de déchargement à l'arrivée et de chargement au départ, sans supplément, ainsi d'ailleurs que cela a lieu (V. n° 350) pour les transports de toute nature à grande vitesse.

**353.** L'article 21 contient encore une disposition finale ainsi conçue :

« Le transbordement des animaux dangereux est effectué par les soins et aux frais des intéressés et il n'est rien perçu pour cette opération. Mais, en cas de transmission sans transbordement, d'un réseau à un autre, il est perçu 40 centimes par tête d'animal pour frais de transmission. »

Cette disposition semble supposer que si le transbordement est nécessaire les animaux doivent être accompagnés, à moins que leur propriétaire n'ait, au point de transit, un représentant chargé de procéder à l'opération.



## § 6. — Frais de garde et de stationnement.

354. Définition des frais de garde et de stationnement; division du sujet.

354. Sous le titre « frais de garde et de stationnement » on comprend ici toutes les taxes appelées à rémunérer le gardiennage des marchandises et objets conservés par les administrations de chemins de fer, sous leur responsabilité, avant ou après transport, ainsi que, dans certains cas, la location du matériel et des emplacements destinés à ces objets ou occupés par eux.

Il sera procédé à l'étude de ces taxes dans l'ordre suivant :

- A. Dépôt des bagages;
- B. Magasinage des marchandises et objets transportés autrement que comme bagages;
- C. Stationnement des wagons que l'expéditeur et le destinataire sont appelés à charger ou à décharger eux-mêmes;
- D. Gardiennage spécial des explosifs.

### A. — Dépôt des bagages.

355. Quotité et règles pour la perception des droits de « dépôt des bagages ». — 356. Ces droits ne peuvent s'appliquer qu'aux objets transportés ou susceptibles d'être transportés comme bagages, et déposés entre les mains de l'administration du chemin de fer. — 357. Barème pour la perception des droits de « dépôt des bagages ». — 358. Constatation de l'entrée des colis à la consigne. — 359. Calcul de la durée du dépôt. — 360. Minimum de perception — 361. Les taxes doubles et quadruples prévues pour certains cas ne s'appliquent qu'aux objets nommément énoncés. — 362. But des majorations; leurs inconvénients pratiques. — 363. Application de la disposition exemptant de droits de garde les bagages des voyageurs arrêtés aux bifurcations. — 364. Refus des objets dont la longueur dépasse les dimensions du matériel. — 365. Camionnage d'office des colis non retirés après un certain temps.

355. Les droits dits de « dépôt des bagages », plus connus du public sous le nom de « consigne », s'appliquent, en vertu de l'article 7 de l'arrêté du 27 octobre 1900, aux « bagages déposés dans les gares, sous la responsabilité des compagnies, soit avant le départ, soit après l'arrivée des trains ».

« Le dépôt, avant le départ, est constaté par la délivrance d'un bulletin; le dépôt, après l'arrivée, est constaté, soit par la délivrance d'un bulletin, soit par la conservation, entre les mains du voyageur, du bulletin délivré au départ. Dans ce dernier cas, l'heure d'entrée des bagages au dépôt est constatée par les registres de la compagnie. »

Le montant du droit est « fixé », par article, à :

- « 5 centimes pour la première période de vingt-quatre heures;
- « 5 centimes pour la deuxième période de vingt-quatre heures;
- « 5 centimes pour la troisième période de vingt-quatre heures;
- « 10 centimes pour la quatrième période de vingt-quatre heures;
- « 15 centimes pour la cinquième période de vingt-quatre heures;
- « 20 centimes pour chaque période de vingt-quatre heures en sus des précédentes. »

Ce droit est doublé pour les « objets énumérés ci-après : *glaces et pianos; petites voitures*, telles que voitures d'enfants et de malades, voitures de marchands ambulants, brouettes, petits chariots et fauteuils roulants; *bicyclettes, tandems, tricycles, voitures automobiles; machines et mécaniques*, telles que machines à coudre, meules à aiguiser, appareils de chauffage, appareils distillatoires, tours et autres machines-outils; *emballages vides* non démontés; *échelles et pièces de bois ou de fer* de plus de 2 mètres de longueur; *denrées non emballées; pots de fleurs, arbres et arbustes.* »

Il est même quadruplé lorsque ces mêmes objets ont été déposés par une personne qui, au moment du retrait, ne présente pas « un billet de place ou une carte équivalente ».

Enfin « dans tous les cas, le minimum de la perception est fixé à 10 centimes ».

**356.** Les taxes stipulées ci-dessus sont applicables exclusivement aux « bagages déposés dans les gares, sous la responsabilité des compagnies », c'est-à-dire à tous les objets qui ont été transportés comme bagages ou sont susceptibles de l'être, et que leur propriétaire remet ou laisse aux mains de l'administration du chemin de fer pour les garder : cette dernière en est évidemment responsable, soit en vertu du contrat de dépôt qui se forme au moment où les objets lui sont remis en échange d'un bulletin spécial, soit en vertu du contrat de transport antérieurement conclu et qui n'a pas encore pris fin (V. n° 383).

**357.** Ci-après un barème de ces taxes, barème qu'on a arrêté à 180 jours, puisque c'est au bout de ce temps que les colis abandonnés doivent être remis au Domaine et se trouvent dès lors soumis au régime spécial indiqué n° 385; mais il y a lieu de remarquer que si le propriétaire de bagages déposés laisse volontairement ses colis aux mains du chemin de fer, avec le consentement de celui-ci, rien ne s'oppose à ce que la perception soit faite suivant les règles ordinaires, pour une période supérieure à six mois.

DURÉE du dépôt en jours  (1)	TAXE (par colis)			DURÉE du dépôt en jours  (1)	TAXE (par colis)		
	SIMPLE  (2)	MAJORÉE			SIMPLE  (2)	MAJORÉE	
		Bagages enre- gistrés  (3)	Consigne du départ. Retrait sans titre  (4)			Bagages enre- gistrés  (3)	Consigne du départ. Retrait sans titre  (4)
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
1	0 05	0 10	0 20	60	11 40	22 80	45 60
2	0 10	0 20	0 40	70	13 40	26 80	53 60
3	0 15	0 30	0 60	80	15 40	30 80	61 60
4	0 25	0 50	1 »	90	17 40	34 80	69 60
5	0 40	0 80	1 60	100	19 40	38 80	77 60
6	0 60	1 20	2 40	110	21 40	42 80	85 60
7	0 80	1 60	3 20	120	23 40	46 80	93 60
8	1 »	2 »	4 »	130	25 40	50 80	101 60
9	1 20	2 40	4 80	140	27 40	54 80	109 60
10	1 40	2 80	5 60	150	29 40	58 80	117 60
20	3 40	6 80	13 60	160	31 40	62 80	125 60
30	5 40	10 80	21 60	170	33 40	66 80	133 60
40	7 40	14 80	29 60	180	35 40	70 80	141 60
50	9 40	18 80	37 60				

**358.** La durée du dépôt se calcule par périodes de vingt-quatre heures, le point de départ étant l'heure où le dépôt a été effectué, s'il s'agit de colis remis directement par l'intéressé au chemin de fer à titre de dépôt, et « l'heure d'entrée des bagages au dépôt » s'il s'agit de colis arrivés par les trains et non retirés.

Dans ce dernier cas, l'heure d'entrée à la consigne est nécessairement postérieure à l'heure effective d'arrivée du train pour lequel les bagages ont été enregistrés, et l'inscription de cette heure sur le registre *ad hoc* est un élément essentiel de la perception de la taxe.

**359.** Aucune décision judiciaire n'a tranché de façon certaine la question de savoir si les droits sont dus pour chaque période de vingt-quatre heures *commencée* ou seulement pour chaque période écoulée.

La deuxième solution paraît plus conforme au sens rigoureux du texte, mais la pratique consacre couramment la solution contraire.

**360.** D'autre part, le « minimum de la perception », qui est fixé à 10 centimes, paraît applicable par opération, non par colis.

De sorte que si, pour le décompte des périodes, on devait adopter le mode préconisé dans le numéro précédent (par période entièrement

écoulée), il s'ensuivrait que pour un nombre quelconque de colis déposés ensemble par une même personne, pendant un temps inférieur à vingt-quatre heures, la perception ne serait jamais que de 10 centimes.

**361.** Pour ce qui est des objets qui sont assujettis, suivant les cas, à une taxe double ou quadruple, il importe de remarquer que l'énumération de l'arrêté, quoique peu précise, est cependant conçue en termes *limitatifs*. La taxe simple devra donc être seule appliquée aux objets qui ne rentrent dans aucune des catégories nommément énoncées : par exemple un lit, une commode, un orgue-harmonium, un établi de menuisier, un pot à fleurs vide, des œilletons d'artichaut en bottes, etc.

**362.** Cette application de taxes doubles et quadruples à certains objets a eu pour but, dans la pensée des auteurs de l'arrêté, « d'éviter que les consignes soient transformées en lieu de remisage » (1); mais ce but n'est qu'imparfaitement rempli et le système adopté n'est pas sans présenter quelques bizarreries.

Le *Bulletin des transports*, qui s'est fait une spécialité de l'étude pratique des questions de chemins de fer, cite notamment l'exemple suivant (2) :

« Un panier vide et une demi-douzaine de choux-fleurs seront taxés, s'ils se trouvent déposés pendant deux jours (dans les conditions de la colonne 4 du tableau donné n° 357), à raison de 40 centimes *chacun*, soit, ensemble : 2<sup>f</sup> 80; mais si l'on a soin de mettre les choux-fleurs dans le panier, il ne sera plus dû que 0<sup>f</sup> 10 pour le tout : il n'y aura plus, en effet, qu'un seul colis taxé à raison de 5 centimes, par jour, les denrées emballées ne donnant lieu à aucune majoration. »

Le même journal fait cette juste remarque, que pour échapper à la taxe quadruple dans les cas où cette taxe est applicable, il suffit d'être muni, au moment du retrait des objets remis à la consigne du départ, soit d'un billet de place (aller simple, aller et retour, ou retour simple), soit d'une carte d'abonnement, d'une carte de libre circulation ou d'un permis *visé pour le départ*.

« Lorsqu'on n'aura en sa possession aucun de ces titres », ajoute-t-il, « il sera souvent plus avantageux de prendre un billet pour la station la plus proche, que de payer la majoration.

« Par exemple, pour une bicyclette déposée à la consigne du départ pendant douze jours, le droit de dépôt étant de 7<sup>f</sup> 20 si on ne présente pas de billet de départ, et de 3<sup>f</sup> 60 seulement si l'on en possède un, il y

(1) Rapport précité du directeur des chemins de fer (V. n° 316, *in fine*).

(2) Numéro du 1<sup>er</sup> mai 1902, p. 1090.

aura tout intérêt à prendre préalablement un billet pour la station la plus proche, lequel coûtera généralement 0<sup>f</sup> 30 ou 0<sup>f</sup> 35. Rien n'obligera, d'ailleurs, à faire enregistrer ensuite sa bicyclette, ni à utiliser le billet.»

**363.** Aux termes d'une disposition spéciale de l'article 7 de l'arrêté réglant les frais accessoires, « sont exempts de droits de garde ou de dépôt les bagages des voyageurs forcés de s'arrêter dans les gares de bifurcation pour attendre le départ du premier train qui doit les conduire à destination ».

On pourrait supposer, d'après ce texte, que tout voyageur forcé de s'arrêter dans une gare de bifurcation peut déposer gratuitement à la consigne ses colis à la main; mais dans la pratique il n'en est point ainsi, et l'on admet que la disposition précitée vise exclusivement les bagages enregistrés.

**364.** Un autre paragraphe du même article stipule que « la compagnie peut refuser le dépôt des objets dont la longueur dépasse les dimensions du matériel ».

Les cas dans lesquels l'application de cette disposition pourrait donner lieu à litige sont évidemment assez rares; s'ils se produisent cependant, on devra appliquer au refus de recevoir les objets présentés à la consigne les mêmes règles que s'il s'agissait de bagages présentés à l'enregistrement (V. n° 700).

**365.** Il faut enfin mentionner, au sujet du dépôt des bagages, les dispositions suivantes, qui font l'objet de l'alinéa final de l'article 7 de l'arrêté de 1900, et dont le texte actuel résulte des articles 2 et 3 d'un décret du 1<sup>er</sup> décembre 1908 (1) :

« Lorsque l'encombrement des magasins affectés au dépôt des bagages dans une gare a été constaté par le commissaire de surveillance administrative, la compagnie est autorisée à faire camionner d'office (2) tout bagage qui ne serait pas retiré dans le délai déterminé ci-après :

« Trois jours pour les gares de Paris, cinq jours pour les gares dési-

(1) Un décret en forme de règlement d'administration publique, pris en vertu des pouvoirs accordés au Gouvernement par les lois de 1842 et de 1845 (V. nos 167 et 168) était *au moins* nécessaire pour autoriser les compagnies à procéder au camionnage d'office : cette mesure porte atteinte, en effet, au droit, laissé à l'intéressé, par l'article 52 du cahier des charges, de faire le camionnage de ses marchandises lui-même et quand bon lui semble (V. n° 431).

(2) « Les modèles de bulletin de bagages et de bulletin de consigne devront mentionner la disposition concernant le camionnage d'office. » (Note officielle jointe à l'arrêté du 29 déc. 1908 qui a apporté aux art. 7 et 35 de l'arrêté sur les frais accessoires les modifications commandées par le décret du 1<sup>er</sup> déc.).

gnées par le ministre des travaux publics, huit jours pour les autres gares.

« Ce délai commence à courir :

« Pour les bagages accompagnés ou non, qui n'ont pas été retirés à l'arrivée du train, à dater du lendemain de cette arrivée;

« Pour les colis mis à la consigne au départ, à dater du jour du dépôt.

« Le camionnage est fait au domicile indiqué sur les bagages et colis, si ceux-ci portent l'indication d'une adresse privée dans la localité, et dans un magasin public, dans le cas contraire.

« Les frais de camionnage sont calculés d'après les tarifs fixés par le ministre des travaux publics.

« Dans le cas où le trajet à effectuer n'est pas desservi régulièrement par factage ou camionnage les frais de conduite des bagages ou colis, soit au domicile indiqué sur ceux-ci, soit dans un magasin public, sont remboursés à la compagnie sur justification des dépenses. »

L'application de ces dispositions sera, il faut l'espérer, assez rare, car elle ne manquerait pas de présenter, au point de vue pratique, les inconvénients les plus sérieux, et de susciter, au point de vue juridique, de nombreuses et réelles difficultés (V. notamment n° 384).

#### B. — Magasinage.

366. Règle générale pour la perception des frais de magasinage. — 367. Textes réglementant cette perception. — 368. L'envoi d'une lettre d'avis impose au chemin de fer et au destinataire certaines obligations qui n'avaient pu être précisées au départ. — 369. Le défaut d'enlèvement dans le délai entraîne l'exigibilité des frais de magasinage. — 370. A moins qu'il n'ait eu pour cause le fait du chemin de fer. — 371. Le délai de mise à disposition est également de rigueur. — 372. Distinction entre le délai de mise à disposition résultant de la lettre d'avis et le délai de livraison; sanction de l'inobservation du premier de ces délais. — 373. C'est l'envoi de l'avis, non sa réception, qui fait courir les délais d'enlèvement et de mise à disposition. — 374. Effet des « dispenses d'avis » données aux gares par les destinataires. — 375. Magasinage des objets adressés à domicile. — 376. Magasinage des cercueils. — 377. Mise en fourrière des animaux. — 378. Magasinage avant le départ. — 379. Quotité des taxes de magasinage. — 380. L'envoi préalable d'un avis de souffrance est nécessaire à la perception des taxes de magasinage majorées. — 381. Réglementation des avis de souffrance. — 382. Camionnage d'office des colis non retirés dans un certain délai. — 383. Caractères juridiques de la responsabilité du chemin de fer pendant le magasinage, avant et après le transport. — 384. Cette responsabilité cesse après le camionnage d'office, et les taxes ne sont plus exigibles. — 385. Magasinage des objets enregistrés non réclamés dans les six mois après leur arrivée à destination. — 386. Régime des objets non enregistrés oubliés ou perdus sur le chemin de fer.

366. La partie de l'arrêté du 27 octobre 1900 relative au magasinage des expéditions à grande vitesse est ainsi conçue :

« ART. 6. — Magasinage. — Lorsque les articles de messagerie,

marchandises, denrées et lait, adressés en gare, ne sont pas enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 31, il est perçu, pour le magasinage, un droit fixé, par fraction indivisible de 100 kilos, à : . . . . .

« Le même droit de magasinage est perçu par fraction indivisible de 1 000 francs et par vingt-quatre heures pour les articles à la valeur placés dans les mêmes conditions. »

Les termes de l'article 18, relatif aux marchandises transportées à petite vitesse, sont identiques à ceux du premier alinéa, cité ci-dessus, de l'article 6.

Semblables encore, les articles 10, 22 et 27, qui fixent les droits à percevoir pour le magasinage soit des voitures transportées à grande ou à petite vitesse, soit des « wagons, chariots, locomotives et tenders ». Les droits sont dus pour tout véhicule qui n'est pas enlevé, « pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 31 ».

Il résulte de ces textes, que, pour les marchandises et objets quelconques livrables en gare (à l'exception des cercueils et des animaux, dont il sera parlé nos 376 et 377), les droits de magasinage courent de l'expiration du délai d'enlèvement fixé par l'article 31, et ce, il importe de le retenir, quelle que soit (V. n° 370) la cause qui a empêché ledit enlèvement d'être accompli en temps utile.

**367.** Il convient donc d'examiner tout d'abord les dispositions de cet article 31, ainsi que celles des articles 32 et 36 qui le complètent.

« ART. 31. — Délais de livraison et d'enlèvement des marchandises. — La compagnie est tenue de mettre les articles de messagerie, marchandises, denrées, finances, voitures, pompes funèbres, animaux, matériel roulant, etc., adressés en gare, à la disposition du destinataire au plus tard le lendemain de l'envoi de l'avis d'arrivée, à l'heure réglementaire d'ouverture de la gare.

« Les marchandises doivent être enlevées dans le courant de la journée où elles ont été mises à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille, avant 6 heures du soir, pour les transports par wagon dont la manutention est faite par les particuliers, et avant midi, pour les expéditions partielles et les chargements complets manutentionnés par la compagnie. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour l'enlèvement est augmenté de vingt-quatre heures.

« Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte à l'obli-

gation qui incombe à la compagnie de tenir les marchandises à la disposition du destinataire, à l'expiration du délai qui lui est imparti, pour le transport, par le cahier des charges et par les actes intervenus pour son exécution. »

« ART. 32. — Envoi des avis d'arrivée des marchandises. — L'avis adressé au destinataire pour faire courir le délai d'enlèvement fixé par les articles 6, 10, 18, 22 et 27 peut être donné, au choix de la compagnie, soit par la poste, soit par le télégraphe, soit par le téléphone, soit par message téléphoné, soit par exprès, sans que les frais qui sont à la charge du destinataire dépassent en aucun cas 15 centimes (1). Toutefois, si le destinataire a réclamé l'emploi d'un télégramme, d'un message téléphoné ou d'une lettre recommandée, en s'engageant à supporter le surcroît de taxe correspondant, cet emploi est obligatoire pour la compagnie.

« En cas d'avis téléphonique, les communications faites par la compagnie sont constatées par l'inscription sur un registre spécial tenu par elle. Ce registre mentionne le nom de l'abonné interpellé et celui de la personne qui a répondu à l'appel, ainsi que le jour, l'heure et l'objet de la communication. Il est coté et paraphé par le commissaire de surveillance administrative des chemins de fer et soumis aux vérifications du contrôle.

« Conformément à l'article 31, si l'avis n'est pas adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir avant midi ou 6 heures, les délais sont prolongés de vingt-quatre heures. Le jour et l'heure où l'avis a dû parvenir sont déterminés par l'heure de la remise à la poste pour les lettres, de la remise au télégraphe pour les télégrammes, de la communication avec la cabine téléphonique pour les messages téléphonés. En cas d'envoi par exprès, la remise de l'avis est constatée par un émargement que le destinataire est tenu de donner. »

« ART. 36. — Jours fériés. — Les dimanches et jours fériés ne sont pas comptés dans la supputation des délais fixés pour la mise à la disposition des destinataires, et pour l'enlèvement des marchandises, animaux et objets divers, ou pour le chargement et le déchargement des wagons. » (V. n° 459.)

---

(1) Comme conséquence de la loi du 6 mars 1906 ramenant à 10 centimes le prix du port des lettres ordinaires circulant à l'intérieur de la France, « les compagnies de chemins de fer ont pris les dispositions nécessaires pour l'abaissement, de 15 à 10 centimes, à partir du 16 avril, du prix prévu aux articles 56 (G. V.) et 53 (P. V.) des conditions d'application des tarifs généraux, en ce qui concerne le port des lettres d'avis d'arrivée des marchandises en gare » (Dép. min. du 23 avril 1906 publiée le 1<sup>er</sup> mai suivant par le *Bulletin des transports*), mais le texte de l'article 32 de l'arrêté du 27 octobre 1900 n'a encore reçu, à cet égard, aucune modification.



**368.** Les articles 32 et 36 règlent les questions de détail; par contre l'article 31 fixe un principe important, en ce qu'il donne comme point de départ au délai d'enlèvement imparti au destinataire de marchandises adressées en gare, et au délai de mise à disposition imparti au chemin de fer, le moment où une lettre d'avis d'arrivée a été envoyée par celui-ci à celui-là.

Ainsi qu'on le verra n° 524, l'envoi de cette lettre d'avis n'est pas obligatoire, mais, lorsqu'il a eu lieu, il impose, tant au destinataire qu'à l'administration du chemin de fer, des obligations et des droits nouveaux qui ne doivent pas être confondus avec ceux résultant du contrat conclu par l'expéditeur : non pas que ce contrat soit modifié par la lettre d'avis, mais il est précisé par elle sur un point qui ne pouvait être fixé avec certitude au départ.

**369.** Pour les expéditions dont la manutention est faite à l'arrivée par les agents du chemin de fer (les seules dont il puisse s'agir en matière de magasinage), il suffit que l'avis ait été adressé de façon à parvenir à l'intéressé avant midi, pour que le délai d'enlèvement qui lui est accordé expire le lendemain soir à l'heure de fermeture de la gare; dimanches et jours fériés non compris, bien entendu, conformément à l'article 36.

**370.** Malgré la généralité des termes « pour quelque cause que ce soit », employés par les articles 6, 10, etc. (V. n° 366), il est évident que les frais de magasinage ne pourraient courir si le défaut d'enlèvement provenait du fait du chemin de fer lui-même : par exemple d'un litige indûment soulevé par lui, et pour la solution duquel il était utile de laisser la marchandise en gare (1).

**371.** D'autre part, en ce qui concerne le délai de mise à disposition, aussitôt que l'administration du chemin de fer a lancé une lettre d'avis, et quelle qu'ait été l'heure de cet envoi, elle est tenue, dès le lendemain matin à l'ouverture de la gare (abstraction faite toujours des dimanches et jours fériés), d'être en mesure de livrer, si le destinataire se présente à cet effet; cela sans préjudice, en vertu de l'alinéa final de l'article 31, de l'obligation où elle est de livrer les marchandises au destinataire, sur sa réquisition, aussitôt que les délais de transport sont expirés. (*Adde* nos 795 et 796.)

---

(1) Dans ce sens, Cour de Montpellier 24 juin 1909 (Ch. de fer du Midi c. Désarménien) et 7 fév. 1910 (mêmes parties); Cour de Dijon 30 déc. 1909 (Leroy c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

**372.** On se trouve donc en présence de deux délais de livraison de nature distincte, et susceptibles, par suite, de donner lieu, en cas d'inobservation, à des responsabilités qui seront différentes :

1<sup>o</sup> Délai de livraison résultant du contrat de transport conclu au départ par l'expéditeur;

2<sup>o</sup> Délai de livraison issu de l'envoi d'une lettre d'avis.

Le *délai de livraison résultant du contrat* conclu au départ se calcule et se règle comme il sera dit dans le chapitre IV (n<sup>o</sup> 435 et suiv.) : le délai total (V. n<sup>os</sup> 476 à 478) étant expiré, si la gare ne peut remettre au destinataire, sur sa demande, la marchandise *attendue*, il y a retard dans le transport.

Le *délai de livraison résultant de la lettre d'avis*, ou mieux *délai de mise à disposition*, a pour origine causale l'envoi de cette lettre, sans qu'il y ait lieu de rechercher si les délais de transport sont expirés ou non : dès le lendemain de l'envoi de la lettre d'avis, et alors même qu'à ce moment le délai de transport ne serait pas encore expiré, la gare, si elle ne peut remettre au destinataire, sur sa demande, la marchandise qu'elle lui a *annoncée*, se trouve constituée en retard dans la *mise à disposition due en vertu de la lettre d'avis*.

Le dommage sera, en général, bien moindre dans ce cas que dans le premier, parce que le destinataire est, depuis l'instant où il a connu l'expédition de marchandises qui lui est adressée, en droit de compter sur l'observation du délai de transport et de prendre ses dispositions en conséquence, tandis qu'il ne connaît l'existence et ne peut exiger l'observation du délai résultant de la lettre d'avis, qu'à partir du moment, laissé à l'entière discrétion du chemin de fer, où cette lettre lui a été envoyée.

Le préjudice résultant de l'envoi prématuré ou intempestif de la lettre d'avis pourra cependant être quelquefois d'une certaine importance, car ladite lettre, en mettant le destinataire en demeure de se livrer de la marchandise, l'oblige à prendre immédiatement ses dispositions à cet effet. En tout cas, quelle que soit l'étendue de ce préjudice, l'administration en faute est tenue de le réparer dans la limite et suivant les règles ordinaires.

« Sur le second moyen pris de la violation des articles 101, 104 du Code de commerce, 1382 du Code civil, du tarif spécial D n<sup>o</sup> 9 de la compagnie d'Orléans, du tarif spécial P. V. n<sup>o</sup> 9 de la compagnie du Midi et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 :

« Attendu qu'il résulte des constatations du jugement attaqué que la compagnie d'Orléans avait donné avis à Colombier, représentant de Mortemousque, de l'arrivée des marchandises; qu'elle avait reçu de lui les frais de remboursement et le prix du transport et l'avait ainsi mis en demeure d'en prendre livraison, ce qu'elle entendait bien elle-même puisqu'elle lui

a ensuite réclamé les droits de magasinage à partir de ce jour; qu'il était de plus constant en fait que Colombier s'était rendu au point de la voie des quais où, d'après la lettre de voiture, la marchandise devait être livrée, avec le personnel nécessaire pour la décharge des wagons (1); mais que ces frais avaient été inutiles parce que les wagons avaient été envoyés ailleurs et que ce n'est que quatre jours plus tard que la marchandise a été réellement mise à sa disposition;

« Qu'en décidant, dans ces circonstances, que la compagnie était en faute de n'avoir pas tenu à la disposition de Mortemousque, au lieu où d'après la lettre de voiture elle devait les livrer, les marchandises que sur sa mise en demeure il était allé retirer, et par suite en condamnant la compagnie à indemniser Mortemousque du préjudice que lui avait causé cette faute spéciale, le jugement attaqué (Tr. com. Marmande, 5 juillet 1901), qui est suffisamment motivé, n'a violé aucun des articles de loi visés par le second moyen du pourvoi.

« Par ces motifs, rejette (2). »

**373.** Parmi les divers moyens autorisés par l'article 32 pour l'envoi des avis, moyens dont l'emploi exclusif est rigoureusement obligatoire (3), l'envoi par exprès assure seul de réelles garanties, à raison de l'émargement que le destinataire est tenu de donner; quant aux autres modes prévus (poste, télégraphe, téléphone) ils n'offrent qu'une précision et une sécurité très relatives.

En cas de contestation il appartiendrait aux tribunaux de rechercher quels ont été, en fait, le moment précis de l'envoi et, par suite, les jour et heure « où l'avis a dû parvenir » : ce sont en effet ces jour et heure qui donnent naissance au délai d'enlèvement, quand bien même l'avis ne serait point parvenu : « le délai pour l'enlèvement (4) des marchandises court à partir de l'avis donné par la compagnie et non pas de la réception de cet avis »; dès l'instant qu'il est établi que la lettre d'avis a été envoyée, il n'y a pas lieu de rechercher si elle a « été reçue par le destinataire » (5).

**374.** Dans la pratique du service des chemins de fer, il arrive fréquemment que des destinataires, qui sont en relations constantes avec certaines gares, demandent, dans le but d'éviter les frais de poste, à ne pas être avisés de l'arrivée des marchandises qui leur sont

(1) Il s'agissait en l'espèce de wagons déchargés par le destinataire, mais la jurisprudence de cet arrêt peut s'appliquer à des expéditions quelconques.

(2) Cass. req. 22 juin 1903 (*supra*, n° 31); même sens Cass. req. 22 juill. 1884 (*infra*, n° 479).

(3) Dans ce sens, Cass. 4 mai 1897, déjà cité n° 199.

(4) Le texte cité porte « déchargement » au lieu de « enlèvement », parce qu'il s'agissait, comme dans l'arrêt du 22 juin 1903 (V. le numéro précédent) de wagons complets dont le destinataire devait faire le déchargement.

(5) Cass. civ. 6 mars 1899 (Ch. de fer de Grande Ceinture c. Bertaux).

adressées. Dans ce cas, lesdites gares sont dans l'habitude de leur faire établir les demandes en question suivant une formule analogue à celle ci-après :

« Je soussigné (nom, qualité, domicile) autorise le chef de gare de ... à ne pas m'aviser de l'arrivée des expéditions quelconques en ... vitesse à mon adresse, en gare.

« Je m'engage : 1° à supporter les frais de magasinage qui seront appliqués aux marchandises non enlevées à l'expiration des délais, calculés à partir de la mise à disposition, d'après les registres et bordereaux de la gare; 2° à n'élever aucune réclamation pour le préjudice résultant des prises de livraison tardives qui seraient la conséquence du défaut d'avis. »

Cette pratique appellerait de longs et intéressants commentaires, mais pour ne pas donner trop de développements à une question qui est, en somme, d'ordre secondaire, on se contentera de faire remarquer qu'étant donné le caractère rigoureux et obligatoire des règlements et tarifs (V. n° 199), l'envoi de l'avis prévu par les articles 31 et 32 de l'arrêté du 27 octobre 1900 est indispensable à la perception légitime des frais de magasinage : les tarifs et règlements doivent être appliqués à la lettre, et il n'est permis ni au public ni aux administrations d'y déroger, même d'un commun accord. En conséquence, si l'administration du chemin de fer se dispense, — fût-ce à la demande du destinataire, — d'envoyer à celui-ci un avis d'arrivée, elle ne peut effectuer, à titre de frais de magasinage, aucune perception légitime.

**375.** Les paragraphes qui précèdent n'ont envisagé que les droits de magasinage afférents aux objets livrables en gare. En vertu des articles 6 et 18 déjà cités en partie, n° 366, les mêmes droits sont dus pour les objets « adressés à domicile et dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par les compagnies à l'expéditeur ou au cédant ».

On parlera plus loin de ces avis qui portent le nom d'avis de souffrance (V. nos 381, 804 et 805).

**376.** Pour les cercueils, il n'est accordé aucun délai d'enlèvement; les droits de magasinage sont dus, d'après l'article 10, « à partir de l'arrivée » et, par conséquent, sans qu'aucun avis soit nécessaire. Toutefois, l'arrêté n'est pas absolument clair à cet égard.

**377.** Quant aux animaux, y compris les chiens, lorsqu'il n'en est pas pris livraison dès l'arrivée, ils doivent être « mis en fourrière aux

frais, risques et périls de qui de droit; les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses » (art. 6, 10 et 22). Cette règle comporte une exception, qui sera indiquée nos 765 et 843.

Pareillement, bien qu'aucun texte n'ait réglé cette question, les frais de fourrière seraient remboursés au chemin de fer sur justifications de ses dépenses, pour les animaux qui, trouvés abandonnés dans l'enceinte de l'exploitation, auraient été mis en fourrière, conformément à l'article 63 (ancien 68) du règlement de 1846-1901.

**378.** On en aura fini avec les conditions d'exigibilité des droits de magasinage en ajoutant que ces droits sont dus « au départ et dès l'expiration des vingt-quatre heures qui suivront la remise en gare, pour les marchandises (destinées à être transportées à petite vitesse) que les compagnies consentiraient, sur la demande des expéditeurs, à conserver sur leurs quais ou dans les magasins, au delà de ce délai, les compagnies n'étant tenues, d'ailleurs, d'accepter que les marchandises prêtes à être expédiées » (art. 18, *in fine*).

Cette disposition laisse toute latitude, aux administrations, de surseoir ou non, lorsque les expéditeurs le demandent, à la mise en route des objets remis en vue d'un transport à petite vitesse; elles sont seulement tenues d'observer à cet égard le principe de l'égalité, qui doit régner sur tous les actes de leur industrie (V. n° 188).

**379.** La quotité des droits de magasinage est indiquée dans le tableau ci-après (V. en outre n° 385).

DURÉE du magasinage	MARCHANDISES et articles assimilés		VOITURES (G. V. et P. V.) (art. 10 et 22)	CERCUEILS (G. V.) (art. 10)	MATÉRIEL roulant. (P. V.) (art. 27)
	à P. V. (1) (art. 18).	à G. V. (art. 6)			
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Pour chacune des trois premières périodes de 24 heures. . . . .	0 05	0 05			
4 <sup>me</sup> période de 24 heu- res . . . . .	0 10		1 »	5 »	5 »
5 <sup>me</sup> période de 24 heu- res . . . . .	0 15	0 10			
Chaque période en sus.	0 20				

(1) V. n° 387 et suivants, pour les frais afférents au stationnement des wagons dont le chargement et le déchargement sont faits par l'expéditeur et le destinataire.

Ces droits sont dus par fraction indivisible de 100 kilos pour les marchandises, denrées, etc.; par fraction indivisible de 1 000 francs pour les articles *ad valorem*; par unité pour les cercueils, voitures, wagons, etc.

Un minimum de 10 centimes est stipulé pour les marchandises (art. 6 et 18); il n'en est au contraire stipulé aucun pour les autres articles.

La question laissée sans solution n° 359, se représente et reste obscure pour le magasinage, comme elle l'a été pour le dépôt des bagages.

**380.** On a pu remarquer dans le tableau ci-dessus que les frais de magasinage des marchandises sont plus élevés à partir du quatrième jour, mais, en vertu d'une disposition spéciale qui fait l'objet de l'article 34 de l'arrêté, les majorations de taxe pour magasinage prolongé ne peuvent être perçues « que si l'avis de souffrance, adressé obligatoirement à l'expéditeur, indique le jour où commence la majoration; à défaut de cette indication la taxe de 5 centimes par 100 kilos et par jour, et celles de 5 ou de 10 francs par wagon et par jour (V. n° 388) restent seules applicables ».

**381.** Le texte cité ci-dessus résulte, dans sa rédaction actuelle, des modifications apportées à l'arrêté du 27 octobre 1900 par un nouvel arrêté du 27 février 1905, comme conséquence de l'introduction dans les tarifs généraux de grande vitesse et de petite vitesse, d'une disposition ainsi conçue (V. nos 804 et 805) :

« Avis de souffrance et de majoration de taxes pour magasinage et stationnement à adresser à l'expéditeur.

« La compagnie est tenue, en cas de souffrance de la marchandise à la gare destinataire, d'aviser directement l'expéditeur.

« Pour les marchandises adressées en gare, l'avis de souffrance est mis à la poste par la gare destinataire dans les vingt-quatre heures qui suivent la constatation du fait matériel qui s'oppose à la livraison au destinataire.

« Pour les marchandises adressées à domicile, ce délai est augmenté d'un délai égal à celui de factage (de camionnage) ou de réexpédition, sans toutefois que cet allongement puisse dépasser quarante-huit heures.

« Les délais ci-dessus sont augmentés des dimanches et jours fériés.

« On entend par marchandises en souffrance :

« 1° Celles qui ont été refusées par le destinataire;

« 2° Celles dont le destinataire est inconnu ou n'habite pas le domicile indiqué;

« 3° Celles qui n'ont pas été réclamées dans un délai de quatre jours, compté :

« Pour les marchandises livrables en gare, soit de l'expiration des délais réglementaires, soit de l'avis donné au destinataire;

« Pour les marchandises livrables à domicile et dont le destinataire est absent, du lendemain du retour de la marchandise à la gare;

« 4° Les marchandises frappées d'opposition, saisie ou revendication.

« La marchandise qui a fait l'objet de l'avis de souffrance reste à la disposition du destinataire primitif, dans les conditions du droit commun, jusqu'à la réception par la gare destinataire des instructions nouvelles de l'expéditeur. »

Cette disposition présente un réel intérêt non seulement au point de vue des majorations de taxe pour magasinage, mais encore pour ce qui concerne les frais de magasinage afférents aux expéditions livrables à domicile (V. n° 375).

**382.** On a donné, n° 365, le texte réglant le camionnage d'office des bagages mis ou laissés à la consigne. L'article 35 de l'arrêté de 1900 contient des clauses analogues, dont le texte actuel, également tiré du décret du 1<sup>er</sup> décembre 1908, est ainsi conçu :

« Les administrations de chemins de fer sont autorisées à faire conduire d'office, au domicile du destinataire, ou dans un magasin public, toute marchandise adressée en gare, qui ne serait pas enlevée dans un délai de quarante-huit heures, à dater de l'expiration du délai imparti pour son enlèvement par les arrêtés ministériels en vigueur.

« Le camionnage est fait au domicile du destinataire toutes les fois que ce domicile est connu et que le transport peut y être effectué normalement.

« En dehors de cette hypothèse, le camionnage est fait dans un magasin public.

« Avis du camionnage dans un magasin public doit être donné immédiatement par la compagnie au destinataire ou, lorsque le domicile de ce dernier est inconnu, à l'expéditeur, les règles énoncées à l'article 32 pour les envois des avis d'arrivée des marchandises étant applicables dans l'espèce. »

On voit qu'ici, à l'inverse de ce qui a lieu pour les bagages, l'intervention du commissaire de surveillance administrative et la constata-

tion de l'encombrement ne sont plus nécessaires : les marchandises peuvent être camionnées d'office dès l'expiration des délais prévus; toujours, bien entendu, sous réserve que le principe de l'égalité sera respecté entre les divers expéditeurs et destinataires.

**383.** Incidemment, en parlant des droits de dépôt des bagages, on a été amené, n° 356, à faire cette remarque, que l'administration du chemin de fer est toujours responsable, soit comme dépositaire, soit comme transporteur, des objets qui lui ont été confiés. Cette remarque s'applique aussi bien aux objets expédiés ou destinés à être expédiés à grande ou à petite vitesse, qu'aux objets transportés ou destinés à être transportés comme bagages.

Pour les uns comme pour les autres, il y a simple contrat de dépôt lorsqu'au moment de la remise des objets au chemin de fer le contrat de transport n'est pas encore formé. Dans ce cas, le contrat de dépôt prend fin par le retrait des objets ou par la conclusion d'un contrat de transport, qui opère la novation, par changement de cause, du contrat primitif.

Mais si le chemin de fer détient les objets en vertu d'un contrat de transport, ce contrat ne doit prendre fin que par la livraison au voyageur ou au destinataire, et, jusqu'à cette livraison, l'administration intéressée demeurera responsable en tant que transporteur, conformément aux clauses du contrat de transport qu'elle a passé : tel est le cas pour les bagages non retirés à l'arrivée, et pour les colis dont le destinataire n'a pas pris livraison.

Cette solution a été donnée par la Cour de cassation dans une affaire où la compagnie en cause excipait d'une clause d'irresponsabilité de son tarif de transport, pour se couvrir d'avaries qui, d'après l'ayant droit, s'étaient produites après transport, durant le magasinage.

« Attendu », dit l'arrêt, « que pour écarter l'application de la clause de non-garantie et pour condamner la compagnie à indemniser Chorel du dommage qu'il prétendait avoir souffert, le jugement dénoncé (Tr. com. Saint-Étienne, 14 février 1900) s'est fondé sur la substitution, au contrat de transport, d'un contrat nouveau de dépôt résultant de la lettre d'avis qui mettait le destinataire en demeure de prendre livraison et faisait courir les droits de magasinage;

« Mais attendu que le contrat de transport ne prend fin qu'avec la livraison des marchandises au destinataire; qu'on doit donc considérer, et que l'ordonnance du 15 novembre 1846 classe expressément comme frais accessoires dérivant de ce contrat, les droits de magasinage, dus par le destinataire qui néglige d'enlever, pour quelque cause que ce soit, les marchandises dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis;



« D'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait le tribunal de commerce de Saint-Étienne a violé le texte (1) ci-dessus visé (2). »

**384.** La question de responsabilité doit être considérée sous un aspect tout différent lorsqu'il a été procédé au camionnage d'office dans un magasin public, par application du décret du 1<sup>er</sup> décembre 1908, dont il a été parlé nos 365 et 382.

Dans ce cas, l'expéditeur ou le voyageur, qui sont censés connaître les règlements légalement pris et publiés, ne doivent pas ignorer que le camionnage dans un magasin public aura lieu si les circonstances l'exigent; c'est une éventualité qu'ils ont pu ou même dû prévoir, et, en souscrivant au contrat de transport, ils ont accepté, d'avance, la délégation en vertu de laquelle le chemin de fer pourra, le cas échéant, se substituer un magasin public, pour la garde des objets non retirés.

A la vérité la jurisprudence semblerait consacrer la thèse contraire : suivant des arrêts rendus par la Cour de cassation les 11 novembre 1872 (3), 13 mai 1874 (4), 29 mai 1877 (5) et 16 décembre 1902 (6), la compagnie qui s'est substitué un tiers pour la garde des marchandises peut néanmoins réclamer les droits de magasinage au taux de ses tarifs, mais elle demeure responsable de la conservation desdites marchandises dans les mêmes conditions que si elle les avait gardées elle-même.

« Attendu », dit notamment l'arrêt du 29 mai 1877, « qu'une compagnie de chemin de fer ne peut remettre les marchandises qu'on lui a confiées qu'au destinataire indiqué dans la lettre de voiture; que si, par l'effet de circonstances particulières, elle croit devoir en commettre la garde à un tiers, celui-ci ne les détient que pour le compte de la compagnie et aux risques et périls de celle-ci; que, dès lors, sa responsabilité restant engagée, elle continue à pouvoir réclamer les droits de magasinage au taux de ses tarifs, sans que le propriétaire ait à s'inquiéter ou à se prévaloir des arrangements particuliers intervenus entre la compagnie et le tiers qu'elle se substituait. »

Les préoccupations de la Cour de cassation allaient uniquement, dans cet arrêt et ceux analogues, à la question de l'exigibilité des frais de magasinage d'après les tarifs de la compagnie. Celle-ci ne songeait

(1) Clause d'irresponsabilité en vigueur à cette époque.

(2) Cass. civ. 21 avril 1902 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Chorel).

(3) Req. (Daireaux et Briand c. Abel).

(4) Civ. (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Combe-Malle).

(5) Civ. (Ch. de fer de l'Est c. Cuvillier).

(6) Req. (Pouzols c. Déo).

guère à décliner la responsabilité de la garde des objets, alors qu'elle avait plutôt intérêt à soutenir le contraire, et que, par ailleurs, elle ne redoutait à ce sujet aucune difficulté; son attitude eût été tout autre, sans doute, si le destinataire, après avoir payé sans discussion les frais de magasinage réclamés, avait prétendu mettre à la charge de la compagnie une avarie qui se serait produite pendant le séjour de la marchandise dans les magasins du tiers dépositaire.

D'autre part, il ne semble pas que le camionnage litigieux eût fait l'objet d'une mesure générale nécessitée par l'encombrement des quais du chemin de fer, accomplie avec l'autorisation et sous la surveillance de l'Administration supérieure : « si par l'effet de circonstances particulières », dit l'arrêt cité, « elle (la compagnie) croit devoir en commettre la garde à un tiers... », la Cour estime n'avoir même pas à se demander quelles étaient ces circonstances, ni si elles justifiaient la mesure prise : c'était l'affaire de la compagnie, qui, agissant uniquement dans son propre intérêt et pour la facilité de son service, devait conserver, dès lors, l'entière responsabilité de cette mesure et de ses conséquences.

Enfin, à cette époque, aucun décret n'autorisait le camionnage d'office, des objets non retirés, dans un magasin public, et si certains tarifs contenaient des dispositions dans ce sens, leur légalité était fort contestable (V. n° 365, p. 235, note 1). Ce camionnage n'était donc pas, comme aujourd'hui, une suite éventuelle, légalement prévue et réglementée, de tout contrat de transport par chemin de fer, et l'on pouvait déjà trouver, dans ce seul fait, un motif suffisant d'en laisser la responsabilité à l'administration qui y avait procédé.

Aussi exprimera-t-on l'avis que, en cas de camionnage dans un magasin public par application du décret de 1908, la marchandise cesse d'être aux risques du chemin de fer pour passer à ceux du nouveau dépositaire qui lui est légalement substitué.

Mais, par voie de conséquence, les frais de gardiennage seront ceux dus à ce dépositaire en vertu de ses propres tarifs, et non plus ceux du tarif de magasinage en vigueur sur le chemin de fer; car si les arrêts précités ne fournissent pas une solution certaine de la question envisagée ici, ils posent du moins ce principe que la perception des frais de magasinage d'après le tarif du chemin de fer est corrélatrice de la responsabilité de celui-ci : *a contrario*, si le chemin de fer cesse d'être responsable du dépôt, ses tarifs de magasinage ne peuvent plus être appliqués.

**385.** Les droits de dépôt des bagages indiqués n° 357 et ceux de magasinage indiqués n° 379 ne s'appliquent pas aux colis et objets

qui, bien qu'ayant été enregistrés, sont abandonnés dans les gares et doivent par suite être vendus par l'administration du Domaine, conformément au décret du 13 août 1810 (1) : ces colis et objets sont assujettis, par un arrêté ministériel du 20 avril 1863, à un droit spécial de « 36 francs par tonne et pour six mois ».

Ce droit spécial doit être perçu sur l'expédition totale, par fraction indivisible de 10 kilos, qu'il s'agisse de marchandises, d'articles de messagerie ou de bagages (Art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté).

Il est toujours inférieur aux droits de magasinage et presque toujours aux droits de consigne; d'ailleurs, l'article 2 de l'arrêté précité de 1863 prend soin de stipuler qu'il « ne pourra dépasser le prix de six mois de garde » ni « être, en aucun cas, supérieur au prix de vente diminué des frais privilégiés ».

L'article 4 indique, en outre, que l'arrêté ne s'applique pas aux « colis enregistrés, qui seraient réclamés par leurs propriétaires avant leur remise au Domaine » ou, en d'autres termes, aux objets qui, après avoir été confiés au chemin de fer en vue de leur transport, ne peuvent être considérés comme abandonnés, quelque longue qu'ait été la durée du dépôt : ceux par exemple au sujet desquels une contestation est pendante entre l'ayant droit et l'administration qui a effectué le transport. En pareil cas, la perception des frais de consigne ou de magasinage se ferait suivant les tarifs ordinaires.

**386.** Il convient d'ajouter qu'en vertu du même article 4 de l'arrêté de 1863 les administrations de chemins de fer ne peuvent exiger « aucun droit de garde » pour les objets « *non enregistrés*, oubliés ou perdus par les voyageurs dans les voitures, gares, stations et salles d'attente ». Ces objets tombent exclusivement sous les règles de droit commun applicables aux épaves (art. 717, 2279 et 2280, C. civ.) : les administrations ne sont légalement tenues ni de les conserver, ni d'en chercher le propriétaire, ni même de les remettre à un représentant quelconque de l'autorité publique (2); mais elles sont toutes dans la louable habitude de les conserver soigneusement et de les tenir à la disposition de qui de droit.

(1) Décret du 13 août 1810, art. 1<sup>er</sup> : « Les ballots, caissés, malles, paquets et tous autres objets qui auraient été confiés, pour être transportés dans l'intérieur de l'empire, à des entrepreneurs, soit de roulage, soit de messageries par terre ou par eau, lorsqu'ils n'auront pas été réclamés dans le délai de six mois à compter du jour de l'arrivée au lieu de leur destination, seront vendus par voie d'enchère publique, à la diligence de la régie de l'enregistrement, et après l'accomplissement des formalités suivantes ». Les articles suivants du décret règlent la procédure de la vente et l'attribution du produit qu'elle aura donné.

(2) Sic LAMÉ FLEURY, *op. cit.* (*supra*, 142, p. 70, note), p. 808.

C. — *Stationnement des wagons dont la manutention est faite par l'expéditeur ou le destinataire.*

387. Définition des droits de « stationnement des wagons ». — 388. Quotité de ces droits. — 389. Nécessité d'en abrégier l'étude. — 390. Conditions générales d'exigibilité des droits de stationnement avant départ. — 391. L'avis de mise à disposition détermine le point de départ du délai de chargement. — 392. L'expéditeur doit disposer d'une journée tout entière, de l'ouverture à la fermeture de la gare, pour effectuer cette opération. — 393. La responsabilité du chemin de fer est engagée toutes les fois qu'il ne peut satisfaire aux indications des avis qu'il a donnés. — 394. Nombre maximum de wagons que l'expéditeur peut être tenu de charger dans une même journée. — 395. Conditions générales d'exigibilité des droits de stationnement à l'arrivée. — 396. Les marchandises qui doivent être déchargées par les destinataires peuvent être camionnées d'office dans un magasin public.

387. Certains tarifs imposent l'obligation ou accordent la faculté, à l'expéditeur et au destinataire, de faire eux-mêmes, dans les gares, le chargement et le déchargement des marchandises transportées par wagon complet. Des délais spéciaux leur sont alors impartis pour l'accomplissement de ces opérations, passé lesquels il doit être perçu, soit avant le départ, en attendant que le chargement soit terminé, soit après l'arrivée, jusqu'à ce que les wagons soient entièrement libérés, un droit dit de « stationnement des wagons ».

388. Ce droit est fixé, par les articles 28 et 29 de l'arrêté du 27 octobre 1900, à « 10 francs par wagon pour chacune des trois premières périodes de vingt-quatre heures » et à « 12 francs par wagon pour chaque période en sus des trois premières ».

Il est réduit de moitié, en vertu de l'article 30, lorsqu'il s'agit de « wagons appartenant à des particuliers » (V. n° 976).

389. Il y aurait beaucoup à dire tant sur la quotité des droits de stationnement que sur les conditions nécessaires à leur exigibilité dans certains cas : les textes présentent sur ce dernier point plus d'une imprécision et d'une obscurité.

On s'abstiendra cependant de discuter ces questions avec autant de détails qu'on l'a fait pour le magasinage dans les numéros précédents, non seulement à cause de la longueur des développements dans lesquels il serait nécessaire d'entrer, mais aussi parce que la présente étude doit se borner à exposer et à expliquer, dans un but essentiellement pratique pour le lecteur, la législation commerciale des chemins de fer.

Or, les difficultés de la nature de celles qu'on aurait à examiner ici reçoivent le plus souvent des solutions amiables : chefs de gare d'une part, expéditeurs ou destinataires de l'autre, apportent en

général, dans leurs rapports, un désir de bonne entente et un esprit de conciliation qui permettent à la réglementation une certaine élasticité d'application.

Ainsi en matière de droit de stationnement des wagons, comme, du reste, en matière de droits de magasinage, l'expéditeur doit, pour que la majoration exigible en principe puisse être effectivement perçue, avoir été informé, *dans l'avis de souffrance*, du jour où commencera ladite majoration; à défaut de cette indication « la taxe de 10 francs par wagon et par jour reste seule applicable ».

Cela ne soulève évidemment aucune difficulté à l'arrivée, pas plus pour les droits de stationnement que pour ceux de magasinage, puisque les obligations du chemin de fer sont les mêmes dans les deux cas, en ce qui concerne l'envoi des avis de souffrance (V. nos 380 et 381). Aucune difficulté non plus pour le magasinage au départ, qui, n'étant pas obligatoire pour le chemin de fer (V. n° 378), met l'expéditeur dans la nécessité de s'entendre avec celui-ci, détenteur de sa marchandise.

Mais qu'en sera-t-il des wagons non chargés, par l'expéditeur, dans le délai qui lui était imparti? Quel avis pourra suppléer « l'avis de souffrance adressé obligatoirement » dont parle l'article 34, et rendre exigibles les majorations de taxes pour stationnement prolongé? Dans quelles limites, d'autre part, l'administration du chemin de fer est-elle obligée, si l'expéditeur ne se présente pas, de tenir néanmoins les wagons à sa disposition? *Quid* s'il se présente mais s'abstient de charger? En tout cas, quelles garanties a-t-elle pour le paiement des droits de stationnement?

Ces questions, et beaucoup d'autres, comporteraient les solutions les plus diverses; mais dans la pratique elles ne se posent presque jamais, car l'entente s'établit facilement, dans l'immense majorité des cas, entre les agents des gares et les expéditeurs.

Dès lors, il serait sans intérêt pour le lecteur d'en faire une étude approfondie, pour aboutir finalement à fixer quelques principes qui ne seraient rien moins que certains, et que, d'ailleurs, pourraient battre en brèche, en cas de litige, les circonstances du fait.

**390.** Les conditions d'exigibilité de la taxe de stationnement des wagons avant le départ font l'objet des dispositions ci-après, incluses dans l'article 28 de l'arrêté du 27 octobre 1900 :

« Le chargement (des wagons) doit être complètement effectué dans le courant de la journée où ils ont été mis à la disposition de l'expéditeur, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui être parvenu la veille avant 6 heures du soir et que les wagons aient

été mis à sa disposition dès l'heure réglementaire de l'ouverture de la gare. Quand l'une ou l'autre de ces conditions n'a pas été remplie, le délai assigné à l'expéditeur pour le chargement est augmenté de vingt-quatre heures. »

« Passé les délais ci-dessus », le droit de stationnement, dont le quantum a été indiqué n° 388, est dû « par wagon, entamé ou non entamé, quelle qu'en soit la contenance, et par jour de retard » (même article).

**391.** La condition essentielle de toute perception de droits de stationnement avant départ est donc l'envoi, par la gare, d'un avis informant l'expéditeur du moment précis où les wagons seront mis à sa disposition.

Le mode de cet envoi est, en vertu de l'article 33 de l'arrêté de 1900 (*infra*, n° 797), le même que « pour l'envoi des avis d'arrivée des marchandises » (V. n°s 367 et 373).

L'avis de mise à disposition est d'ailleurs une réponse à la demande de wagons qu'a dû faire l'expéditeur, demande dont le formalisme et les conditions de validité font l'objet d'un article des tarifs spéciaux qui sera analysé au moment opportun (V. n° 888 et suiv.). Il suffit de savoir, pour l'instant, que, l'expéditeur ayant fait une demande régulière de wagons, la gare à qui cette demande a été remise est tenue, dans un certain délai, de lui faire connaître les « jour et heure » où les wagons demandés seront mis à sa disposition.

C'est cette réponse qui détermine, par son envoi et par le moment qu'elle indique pour la mise à disposition des wagons, le point de départ du délai de chargement.

**392.** La deuxième condition dont la réalisation est nécessaire pour l'exigibilité des droits de stationnement au départ est que l'expéditeur n'ait pas terminé son chargement « dans le courant de la journée » qui lui est accordée pour cette opération.

Cette journée pourra être celle du lendemain, si l'avis a été « adressé à l'intéressé de façon à lui être parvenu avant 6 heures du soir »; elle pourra être aussi une autre journée, à l'exclusion des dimanches et jours fériés (V. n° 367 *in fine*) et suivant les distinctions qui seront indiquées à propos des demandes de wagons, mais en tout cas elle devra être complète, c'est-à-dire s'étendre depuis l'ouverture réglementaire de la gare jusqu'à sa fermeture.

Si l'avis annonce, par exemple, que les wagons seront mis à disposition tel jour à midi, l'expéditeur aura, pour effectuer son chargement, non seulement le jour indiqué, depuis midi jusqu'à la fermeture, mais encore toute la journée du lendemain.

Il en sera de même si les wagons ayant été annoncés pour tel jour à l'ouverture de la gare, ne pouvaient être mis à la disposition de l'expéditeur, à la date fixée, dès qu'il se présente en gare à cet effet.

**393.** Dans ce dernier cas et, d'une manière générale, toutes les fois que la gare n'est pas en mesure de respecter les dispositions annoncées dans les avis envoyés par elle, il peut être dû des dommages-intérêts, à raison des conséquences préjudiciables en résultant pour l'expéditeur; la jurisprudence de l'arrêt rapporté n° 372 est applicable à ce cas aussi bien qu'à celui des avis d'arrivée intempestifs ou incomplets.

**394.** Aux règles ci-dessus il faut ajouter la suivante, qui constitue la disposition finale de l'article 28, précité, de l'arrêté sur les frais accessoires : « Toutefois, si le nombre des wagons remis un même jour à l'expéditeur dépasse le chiffre maximum figurant dans les demandes formulées pour une des cinq journées précédentes, le *délai de chargement* ne peut commencer à courir, chaque jour, que pour un nombre de wagons égal à ce maximum. »

En conséquence, le droit de stationnement n'est exigible, le cas échéant, que sur la différence en moins des wagons chargés par rapport à ce nombre. Quant à l'excédent, il est, dit l'article, « supposé remis le lendemain pour le calcul des délais de chargement et des taxes de stationnement, sauf nouveau report si le maximum afférent au lendemain se trouvait ainsi dépassé ».

D'autre part, l'expéditeur ne peut évidemment être tenu de charger les wagons avant les dates pour lesquelles il les a demandés.

Un exemple montrera comment peut se faire dans la pratique l'application de cette double règle.

Un expéditeur a demandé assez à l'avance 5 wagons pour le mercredi 1<sup>er</sup> du mois, 4 pour le 2, 4 pour le 3, 3 pour le 6, 3 pour le 7 et 6 pour le 8 : en tout 25. La gare annonce le mardi, veille du 1<sup>er</sup>, avant 6 heures du soir, qu'elle mettra à sa disposition 2 wagons le lendemain, 6 le 2, 6 le 3, 5 le 4, et 6 le 6.

Le chiffre de 5, demandé pour le premier jour, se trouve rester le maximum pour les journées du 1<sup>er</sup>, du 2, du 3, du 4 et du 6, en tout cinq journées, le dimanche ne comptant pas; pour le 7, le maximum est de 4; pour le 8 il devient 6, puisque la demande faite pour ce jour-là est de 6 (V. tableau ci-après, col. 4).

Quel que soit le nombre des wagons annoncés (col. 6), l'expéditeur ne peut être tenu de charger au delà du maximum indiqué colonne 4, ni au delà du chiffre total de ses demandes pour la journée même et pour les précédentes (col. 3). — Ainsi, s'il a chargé 2 wagons le 1<sup>er</sup>,

5 le 2, et 5 le 3, en tout 12, il ne pourra être tenu de charger le 4 plus de 1 wagon, puisque le total de ses demandes atteignait à cette date le nombre 13; pour la même raison, bien que le maximum de la colonne 4 soit respectivement 5 et 4 pour les journées du 6 et du 7, il ne pourra être tenu de charger que 3 wagons le 6 et 3 wagons le 7.

DATES	NOMBRE DES WAGONS						
	demandés par l'expéditeur		Maximum à charger chaque jour		qui doivent être tenus à disposition		
	pour chaque jour	total des demandes	d'après les demandes antérieures pour chaque jour	en tenant compte des fournitures et du total des demandes	d'après les fournitures annoncées	pouvant rester des jours précédents	TOTAL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Mercredi 1 <sup>er</sup> du mois .	5	5	5	2	2	»	2
Jeudi 2 . . . . .	4	9	5	5	6	»	6
Vendredi 3 . . . . .	4	13	5	5	6	1	7
Samedi 4 . . . . .	»	13	5	1	5	2	7
Dimanche 5 . . . . .	»	»	»	»	»	»	»
Lundi 6 . . . . .	3	16	5	3	6	6	12
Mardi 7 . . . . .	3	19	4	3	»	9	9
Mercredi 8 . . . . .	6	25	6	6	»	6	6

Enfin, chaque jour, le nombre des wagons mis ou restant à disposition, et que l'expéditeur aura la faculté de charger, se composera (col. 8) du nombre annoncé par la gare (col. 6) auquel viendra s'ajouter le nombre des wagons légitimement laissés les jours précédents (col. 7).

**395.** Les conditions d'exigibilité de la taxe de stationnement à l'arrivée sont analogues à celles des droits de magasinage et donneraient lieu à des observations de même nature. Elles font l'objet de l'article 29, ainsi conçu, de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900.

« Déchargement des wagons. — La compagnie est tenue de mettre les wagons à la disposition des destinataires au plus tard le lendemain de l'envoi de la lettre d'avis, à l'heure réglementaire d'ouverture de la gare.

« Les wagons doivent être complètement déchargés dans le courant de la journée où ils ont été mis à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille



avant 6 heures du soir. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour le déchargement est augmenté de vingt-quatre heures.

« Lorsque le nombre des wagons annoncés par des avis du même jour est de plus de dix, le destinataire n'est tenu d'opérer, dans la même journée, que le déchargement de dix wagons; il a un jour de plus pour le déchargement du surplus des wagons, quel qu'en soit le nombre, à moins que l'expédition complète n'ait été faite simultanément, à la demande de l'expéditeur ou du destinataire. Passé les délais ci-dessus, les compagnies peuvent, ou faire le déchargement et percevoir pour cette opération 30 centimes par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées (1), ou laisser les marchandises sur les wagons, en percevant, à l'expiration des délais, un droit de stationnement par wagon, quelle qu'en soit la contenance, et par jour de retard, fixé à :

« 10 francs par wagon pour chacune des trois premières périodes de vingt-quatre heures;

« 12 francs par wagon pour chaque période de vingt-quatre heures en sus des trois premières. »

**396.** Il importe d'ajouter que les dispositions de l'article 35 de l'arrêté relatives au camionnage d'office (V. n° 382) sont conçues en termes absolument généraux, et s'appliquent, par conséquent, aux marchandises adressées en gare même lorsque celles-ci peuvent ou doivent être déchargées par le destinataire. Ces marchandises peuvent donc, après déchargement par la compagnie, dans le cas prévu par l'article 29, et après expiration des délais fixés par l'article 35, être camionnées, conformément à ce dernier article, soit « au domicile du destinataire s'il est connu », soit « dans un magasin public ».

#### *D. — Gardiennage spécial des explosifs.*

**397.** Mode spécial de gardiennage prescrit pour les expéditions de certaines matières explosibles. — **398.** Gardiennage dans les gares avant le départ. — **399.** Gardiennage dans les gares après l'arrivée. — **400.** Frais alloués au chemin de fer lorsque le soin du gardiennage lui incombe. — **401.** Règlement des frais d'escorte et de garde.

**397.** Les articles 144, 145 et 146 de l'arrêté pris le 12 novembre 1897 par les ministres des travaux publics, de la guerre et des finances, en vue de réglementer le transport des matières dangereuses, tracent les règles à suivre pour la garde et l'escorte des convois contenant des explosifs.

(1) Ces droits sont ceux indiqués n° 379, sauf le cas où, la marchandise étant abandonnée, les règles exposées n° 385 deviendraient applicables.

L'article 147 du même règlement ajoute que « la composition des escortes et des gardes, l'autorité à laquelle les compagnies doivent les demander, le montant des indemnités à leur allouer et le mode de règlement de ces indemnités sont déterminés par les administrations compétentes ».

Par application de cette disposition, une instruction ministérielle du 16 juillet 1898, concertée entre les trois départements intéressés, a arrêté les mesures de détail concernant la surveillance, dans les gares, des matières explosibles ci-après :

1° La dynamite, quel que soit le poids de l'expédition;

2° Tous les autres explosifs dénommés à l'article 3, § A, du règlement, ainsi que les munitions et matières assimilées désignées au paragraphe B du même article, lorsque le poids brut de l'expédition est de 250 kilos au moins.

Les expéditions de matières de cette nature doivent être gardées, au départ, depuis leur entrée dans la gare jusqu'au départ du train; elles doivent être également gardées, à l'arrivée, toutes les fois que, pour une cause ou pour une autre, elles n'ont pas été enlevées « dans un délai de trois heures à compter de l'arrêt du train » qui les a apportées.

Ce gardiennage, qui a pour but exclusif la protection de la sécurité publique, est tout à fait différent de celui auquel correspondent les taxes de magasinage. Il en est aussi tout à fait indépendant, et les frais qu'il occasionne doivent être remboursés à qui de droit, sans préjudice, s'il y a lieu, des frais de magasinage dus au chemin de fer.

**398.** Au départ les expéditions provenant d'un établissement de l'État sont gardées, jusqu'à la mise en route du train, « par l'escorte qui les a amenées à la gare ».

En provenance d'un établissement de l'industrie privée, elles sont gardées de même si elles sont arrivées sous escorte à la gare, et, dans le cas contraire, « par un agent du chemin de fer ».

**399.** A l'arrivée, la garde des expéditions à destination d'un établissement de l'État incombe à la gendarmerie ou à l'autorité militaire, requises à cet effet par le chef de gare; mais si le séjour en gare se prolonge plus de trois heures « par la faute du chemin de fer ou de son correspondant, lorsque celui-ci doit effectuer l'enlèvement de la marchandise, il incombe nécessairement » au chemin de fer de faire garder le chargement par un agent. De même, si la garde militaire ne peut être constituée dans la localité où se trouve la gare, et qu'il faille l'attendre un certain temps, « le chemin de fer doit faire surveiller provisoirement le convoi par un agent ». La garde est également assurée.

dans les gares d'arrivée, par un agent du chemin de fer pour les expéditions à destination d'un établissement de l'industrie privée.

**400.** On voit que, dans un certain nombre des cas indiqués ci-dessus, le gardiennage des explosifs en gare incombe au chemin de fer : un agent en sera spécialement chargé ; il se tiendra constamment à proximité de l'expédition à surveiller, et ne devra pas la perdre un seul instant de vue.

Aussi l'article 7 de l'instruction ministérielle prévoit-il une rémunération, « évaluée à 50 centimes par heure indivisible », qui sera due dans tous les cas « où le chemin de fer doit faire garder lui-même le convoi par un agent, sauf quand c'est par sa faute ou celle de son correspondant que l'enlèvement n'a pu être effectué dans le délai de trois heures ».

Bien que cette rémunération n'ait pas été classée parmi les frais accessoires, et fixée suivant la procédure réglementaire pour ceux-ci, elle méritait de trouver sa place ici, comme rentrant dans la définition qui a été donnée n° 310 de ces frais : le gardiennage spécial des explosifs est bien une opération accessoire inséparable du transport des matières pour lesquelles il est obligatoire.

**401.** Pour ce qui est de la manière suivant laquelle doivent être payés les frais d'escorte et de garde, l'article 7, précité, de l'instruction ministérielle, prévoit que le chemin de fer n'a à intervenir ni dans le règlement des frais d'escorte et de garde militaires, ni dans le règlement des frais des escortes civiles, mais que ces frais « peuvent être compris dans le débours suivi sur l'expédition ».

D'après le même article, lorsque, la garde ayant été faite par le chemin de fer, il y a lieu de percevoir la taxe spéciale indiquée au numéro précédent, cette rémunération est « à la charge du destinataire et le montant en est encaissé au moment de la remise du titre de transport, que l'expédition soit en port dû ou en port payé ».

### § 7. — Location des grues et appareils de levage.

**402.** La taxe due pour la location des appareils de levage des gares est considérée comme frais accessoires. — **403.** Texte fixant la quotité et les conditions d'exigibilité de cette taxe. — **404.** Aucun formalisme spécial n'est prévu pour la vérification de ces conditions. — **405.** Difficultés auxquelles l'usage des appareils de levage peut donner lieu ; renvoi à d'autres chapitres.

**402.** La plupart des gares possèdent, pour leur service, des grues, fixes ou roulantes, à bras ou mécaniques, en rapport avec l'importance et la nature de leur trafic. Comme, d'autre part, le chargement

et le déchargement des marchandises doivent ou peuvent, dans certains cas, être faits par les expéditeurs et destinataires, il était juste de faciliter à ceux-ci l'accomplissement de ces opérations, en mettant à leur disposition les appareils que les gares possèdent.

Mais cette location ne peut être gratuite, du moins en principe, et les administrations la faisaient autrefois figurer dans leurs tarifs spéciaux, ce qui n'était pas sans inconvénient. Aussi a-t-on pensé, lors de l'enquête à laquelle a donné lieu la revision de l'arrêté de 1898 (V. n° 316), que la location des appareils de levage, lorsque le chargement et le déchargement sont faits par l'expéditeur et le destinataire, peut être considérée comme une véritable opération accessoire du transport, susceptible d'être rémunérée par des taxes fixées conformément à l'article 47 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

**403.** Ces taxes et les conditions de leur application ont fait l'objet de l'article 14 de l'arrêté du 27 octobre 1900 :

« Location au public des grues et appareils de levage. — Lorsque le chargement ou le déchargement d'une marchandise est effectué par l'expéditeur ou le destinataire, la compagnie doit, dans les gares où il existe des appareils de levage d'une force suffisante et lorsqu'ils ne sont pas occupés par son propre service ou en réparation, les mettre à la disposition des intéressés, sur leur demande, moyennant les taxes ci-après :

« 1° Appareils manœuvrés à bras, sans le concours des agents de la compagnie : 15 centimes par tonne et par opération de chargement ou de déchargement, avec minimum de perception de 25 centimes par demi-heure indivisible;

« 2° Appareils à moteur mécanique : 30 centimes par tonne et par opération, avec minimum de perception de 1 franc par demi-heure indivisible; ces prix comprennent le salaire du mécanicien et la fourniture de la force motrice nécessaire au fonctionnement de la grue.

« Le temps consacré à la manœuvre des wagons n'est pas compté dans la supputation du délai servant au calcul du minimum de perception.

« Les appareils ne seront mis à la disposition des expéditeurs et des destinataires que sous la condition formelle que la manutention aura lieu par leurs soins et à leurs frais, risques et périls, dans les conditions du droit commun. »

**404.** Pour que la taxe soit due il faut donc :

1° Une demande de l'expéditeur ou du destinataire appelé à faire le chargement ou le déchargement;

2<sup>o</sup> Une mise à disposition par la compagnie.

De plus, comme le montant de la taxe peut dépendre du temps pendant lequel les appareils ont été utilisés, il y aura lieu de préciser le moment où ceux-ci auront été restitués à la compagnie.

Mais aucune procédure spéciale n'étant prévue, ni pour les demandes, ni pour la mise à disposition, ni pour la restitution des appareils, il y aurait là, en cas de contestation, autant de points de fait susceptibles d'être établis par tous moyens de preuve, conformément aux règles du droit commun.

Il en serait de même, le cas échéant, de la constatation des nécessités du service de la compagnie ou de l'état de réparation de ses appareils : par exemple, si l'expéditeur ou le destinataire avaient à se plaindre qu'on leur eût refusé ou fait attendre, sans motif valable, la location demandée.

405. L'usage des grues et appareils de levage des gares ne donne lieu qu'à de rares discussions au sujet du montant des taxes à percevoir ou de l'exigibilité de ces taxes; mais les difficultés sont au contraire nombreuses et graves, lorsqu'il s'agit de déterminer la responsabilité des accidents survenus soit aux personnes se servant des appareils, soit aux marchandises que ces personnes chargeaient ou déchargeaient : outre que l'importance des contestations est, dans ce cas, bien plus grande, l'état d'entretien des appareils et le concours plus ou moins direct qu'ont apporté les agents de la gare aux opérations effectuées, sont généralement mis en cause, compliquant ainsi beaucoup les litiges.

Ceux-ci ne doivent pas être résolus suivant d'autres règles que celles déjà exposées dans le chapitre III de la première partie, et qui seront précisées, pour ce qui concerne les chemins de fer, dans le chapitre V de la deuxième partie de cet ouvrage.

### § 8. — Désinfection des wagons.

406. Lorsque la désinfection du matériel est prescrite par les règlements, la taxe correspondante rentre dans la catégorie des « frais accessoires ». — 407. Aucune taxe n'est prévue pour la désinfection des voitures à voyageurs. — 408. Règlements prescrivant la désinfection du matériel ayant servi au transport de certains animaux. — 409. Quotité de la taxe correspondante. — 410. La taxe n'est due qu'une fois par expédition, à moins que le transbordement n'ait été effectué, dans certains cas prévus. — 411. Taxe pour la désinfection des wagons ayant servi au transport de matières infectes.

406. L'article 37 de l'arrêté du 27 octobre 1900 fixe le montant des taxes à percevoir « à titre de frais de désinfection, lorsque cette désin-

fection est prescrite par les règlements »; dans ce cas, en effet, la désinfection devient une véritable opération accessoire mais inséparable de tout transport par voie ferrée, et la taxe correspondante a été comprise à juste titre parmi les « frais accessoires » (V. n° 310).

**407.** Aux termes de l'article 15 du règlement de 1846-1901, « en cas d'insuffisance des mesures adoptées » pour l'entretien du matériel, le ministre des travaux publics a le droit, « après avoir entendu les observations de la compagnie », de prescrire « les dispositions qu'il jugera nécessaires au point de vue de la sécurité ou de l'hygiène publique ». D'autre part, le décret du 1<sup>er</sup> mars 1901 a ajouté à l'article 60 du même règlement une disposition ainsi conçue :

« Pourront être exclues des compartiments affectés au public les personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies dont la contagion serait à redouter pour les voyageurs. Les compartiments dans lesquels elles auront pris place seront, dès l'arrivée, soumis à la désinfection. »

Ces dispositions ont été rappelées par une circulaire adressée aux compagnies, le 13 mars 1906, et dans laquelle le ministre des travaux publics annonce l'intention de prendre un arrêté sanctionnant les conclusions adoptées les 19 novembre, 3 décembre 1904 et 11 février 1905, par la « commission permanente de préservation contre la tuberculose, instituée auprès du ministre de l'intérieur ». Mais cet arrêté n'étant point encore intervenu et la réglementation des frais accessoires étant, de son côté, absolument muette au sujet de la désinfection des voitures à voyageurs, il faut considérer que les mesures adoptées par les diverses administrations de chemins de fer, dans leurs règlements intérieurs, sont actuellement jugées suffisantes, et qu'aucune rémunération n'est due pour ces opérations.

**408.** Pour les animaux, l'article 16 de la loi du 21 juillet 1881, fait une obligation, à « tout entrepreneur de transport par terre ou par eau », de désinfecter « en tout temps », dans les conditions prescrites par le règlement d'administration publique y relatif, les véhicules ayant servi au transport des « bestiaux » (1).

Précisant, le décret du 22 juin 1882, qui est le règlement annoncé par l'article 16 de la loi de 1881, détermine les mesures à prendre suivant les diverses maladies qui pourraient être constatées, et prescrit, en outre, les mesures générales suivantes :

« En tout temps, quel que soit l'état sanitaire, les wagons qui ont

---

(1) Pour les animaux de basse-cour, voir nos 798 et 858.

servi au transport des animaux sont nettoyés et désinfectés après chaque voyage dans les vingt-quatre heures qui suivent le déchargement (art. 93, partie).

« Les hangars servant à recevoir les animaux dans les gares des chemins de fer, les quais d'embarquement et de débarquement et les ponts mobiles sont nettoyés et désinfectés après chaque expédition ou chaque arrivée d'animaux (art. 94). »

Enfin un arrêté du ministre des travaux publics et du ministre de l'agriculture en date du 26 mai 1903 (1), remaniant la réglementation antérieure, détermine les mesures qui devront être prises pour « la désinfection du matériel de chemin de fer affecté au transport des animaux ».

D'après cet arrêté, que commente une circulaire des mêmes ministres en date du 1<sup>er</sup> avril 1908, les administrations de chemins de fer sont tenues de désinfecter en tout temps :

1<sup>o</sup> « Tout wagon ou box ayant servi à transporter des bêtes bovines et autres espèces de ruminants (moutons, chèvres, etc.), des chevaux, ânes, mulets et porcs; tout fourgon ayant servi à transporter des animaux des espèces bovine, ovine, caprine et porcine, renfermés ou non dans des caisses, cages ou paniers (art. 1<sup>er</sup>);

2<sup>o</sup> « Les hangars et emplacements, quais et parcs à bestiaux servant à recevoir, dans les gares de chemins de fer, les animaux des espèces dénommées à l'article 1<sup>er</sup> (art. 8);

3<sup>o</sup> « Les ponts mobiles et tout matériel ayant servi à l'embarquement et au débarquement (même art.);

4<sup>o</sup> « Les litières et fumiers extraits des wagons et les déjections ramassées dans les places occupées ou les voies parcourues par les animaux » (art. 9).

Ce sont ces opérations que sont destinées à rémunérer, conformément à l'article 10 du même arrêté, les taxes de désinfection fixées par l'article 37 de l'arrêté du 27 octobre 1900.

**409.** La perception se fait, suivant les cas, par wagon ou par tête d'animal (2).

Par wagon, pour les animaux libres, en laisse ou renfermés en caisses, cages ou paniers, lorsque, quel que soit leur nombre, un wagon leur est spécialement affecté « sur la demande de l'expéditeur »; par tête dans tous les autres cas, mais le montant de la taxe à la tête est limité,

---

(1) Un arrêté du 13 mars 1906 a apporté à ce document une modification de détail.

(2) Pour les animaux de basse-cour, d'après le poids (V. n<sup>o</sup> 798).

« pour les transports d'un même expéditeur », au chiffre que donnerait la taxe au wagon calculée sur le nombre des wagons employés à l'expédition.

La taxe est de « 2 francs par wagon à un seul plancher et de 3 francs par wagon à deux planchers », ou, à la tête, de :

- 40 centimes par cheval, poulain, âne ou mulet;
- 30 centimes par bœuf, taureau, vache ou génisse;
- 15 centimes par veau ou porc;
- 5 centimes par mouton, agneau, brebis ou chèvre.

**410.** Une disposition importante de l'article 37 de l'arrêté sur les frais accessoires stipule que, « quel que soit le nombre des compagnies qui concourent au transport, la taxe n'est perçue qu'une seule fois, à moins qu'il n'y ait transbordement; le transbordement ne peut être imposé aux expéditeurs qu'aux gares frontières et aux gares de jonction de deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible ».

La taxe n'est donc, en principe, due qu'une fois : il ne peut être perçu de taxe nouvelle que si un transbordement a été réellement effectué dans une gare frontière ou dans une gare de transit où l'échange du matériel est impossible; il appartiendrait à l'administration qui réclamerait plusieurs fois la taxe de désinfection pour une même expédition, de justifier que le transbordement a bien eu lieu et qu'il pouvait être exigé en vertu du texte précité.

**411.** Le même article 37 de l'arrêté contient enfin un alinéa fixant à 2 francs, par wagon, la taxe « due pour la désinfection des wagons ayant servi au transport des matières infectes, dans les cas où la désinfection est prescrite par les règlements ».

La condition essentielle de la perception est donc, comme pour les transports d'animaux, que la désinfection soit obligatoire.

Or, à l'heure actuelle aucun règlement d'ordre général ne contient à cet égard des prescriptions formelles : le règlement du 12 novembre 1897 traite bien du transport des matières infectes (gadolues vertes ou noires, déchets animaux sujets à putréfaction, matières fécales, peaux fraîches, cuirs verts, os frais, etc., etc.) mais il n'exige point la désinfection des wagons ayant servi à leur transport; il prescrit seulement, dans certains cas, la désinfection des matières elles-mêmes (art. 172), des récipients les ayant contenues (art. 131), des voitures ayant servi à les camionner (art. 177), etc.

Au surplus, une circulaire ministérielle du 2 juillet 1884 avait, à



raison d'une épidémie cholérique qui sévissait à cette époque, prescrit la désinfection « à l'arrivée, aussitôt après le déchargement », des wagons ayant servi au transport « des gadoues et de toutes les autres matières putrescibles »; mais, le 24 décembre de la même année, une nouvelle circulaire a fait connaître que, l'épidémie ayant disparu, « il serait inutile de pratiquer plus longtemps cette désinfection », et qu'il suffirait de s'en tenir aux « mesures de propreté commandées par l'hygiène ».

Le silence actuel de l'arrêté de 1897 permet donc de conclure que, sauf prescriptions réglementaires spécialement applicables à telle ou telle localité, à tel ou tel cas, la désinfection des wagons ayant servi au transport des matières infectes n'est pas « prescrite par les règlements ». Dans ces conditions aucune taxe ne peut être perçue à ce titre.

## SECTION V

### *Taxes homologuées.*

412. Objet et division de cette section.

412. On a étudié, dans les deux sections qui précèdent, les taxes du *tarif exceptionnel*, applicables à certains transports se présentant dans des conditions exceptionnelles, et celles dites des *frais accessoires*, destinées à rémunérer certaines opérations accessoires du transport. Les unes et les autres sont laissées à l'entière discrétion du ministre des travaux publics, qui demeure seul maître d'en fixer le taux et les conditions d'exigibilité comme il le juge à propos. Il sera question ci-après des formalités légales qui président à la fixation et à la publication des taxes qui correspondent à l'opération même du transport, taxes qui ne peuvent être régulièrement perçues si elles n'ont été au préalable *homologuées* par le ministre, sur la proposition de l'administration de chemin de fer intéressée.

On examinera en premier lieu les règles générales applicables, en principe, en vertu de l'ordonnance du 15 novembre 1846, à toutes les taxes de transport proprement dites; puis, dans un deuxième paragraphe, on fera connaître les exceptions apportées à ces règles en faveur des expéditions de marchandises destinées à l'exportation ou traversant sans s'y arrêter, d'une frontière à l'autre, le territoire français.

### § 1. — Règles générales

413. L'homologation accordée aux tarifs doit être expresse et formelle. — 414. Elle doit être prouvée par l'administration qui prétend s'en prévaloir. — 415. L'application de tarifs non homologués donne lieu à réparation au profit de ceux à qui elle a causé un préjudice. — 416. Les pouvoirs du ministre, en matière de taxes homologuées, se bornent à un droit d'approbation ou de veto. — 417. Les modifications qu'il peut prescrire ne sont que des réserves auxquelles il subordonne son approbation. — 418. La nécessité de l'homologation s'applique aux conditions diverses des tarifs aussi bien qu'aux prix eux-mêmes. — 419. Présentation des propositions de tarifs. — 420. Publications dont ces propositions doivent faire l'objet. — 421. Les corps intéressés doivent formuler leurs observations dans le délai d'un mois. — 422. Constatation de l'affichage. — 423. Procédure de l'instruction et de l'homologation. — 424. Publication des homologations. — 425. Les tarifs en vigueur doivent être constamment affichés. — 426. Distinction, au point de vue de leurs effets juridiques, entre l'affichage des propositions et l'affichage des tarifs en vigueur. — 427. Usage des livrets mis, dans les gares, à la disposition du public, au lieu et place des affiches dont l'étendue serait trop considérable. — 428. Les autorisations de mise en vigueur avant homologation ne sont valables que si les formalités légales de publicité ont été observées. — 429. Les homologations ne sont ordinairement accordées qu'à titre provisoire; elles peuvent être retirées dans les mêmes formes que s'il s'agissait de l'octroi d'une homologation nouvelle.

413. Le texte des articles 44 et 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (V. nos 254 et 256), qui rendent l'homologation obligatoire et nécessaire, exige une « approbation expresse et formelle, qui ne peut être suppléée par une approbation tacite » (1).

414. L'homologation ne saurait davantage être présumée.

L'administration de chemin de fer qui prétend se prévaloir d'une homologation accordée aux taxes qu'elle perçoit, doit, en cas de doute ou de contestation, être appelée à fournir, devant l'autorité judiciaire, la preuve de cette homologation. A défaut de cette preuve, elle serait « condamnée à la restitution des sommes indûment perçues » (2).

415. Même, si l'application de tarifs non revêtus des formalités réglementaires nuisait à des tiers, ceux-ci auraient droit, conformément aux principes généraux de la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle exposés n° 62 et suivants, à la réparation totale du préjudice qui leur aurait été causé.

« Il suffit que le fait de la compagnie constitue une infraction à la loi et, par conséquent, une faute, pour que les tiers auxquels cette infraction a

(1) Cass. civ. 19 juin 1850 (Maillet-Duboullay c. Ch. de fer de Rouen).

(2) Cass. req. 21 janv. 1857 (Ch. de fer de l'Est c. Ancel).

pu porter préjudice puissent en réclamer la réparation aux termes de l'article 1382 du Code civil, indépendamment de toute intention et de tout but malveillant de sa part (1). »

Ceci n'est aucunement en contradiction avec les principes exposés n° 198 et suivants : toute taxe appliquée sans avoir été au préalable dûment homologuée doit, légalement, être redressée et ramenée au chiffre, supérieur ou inférieur, résultant de l'application des tarifs homologués, sans que les contractants, dans le cas où il y aurait eu erreur commune, puissent s'en prendre l'un à l'autre : ils avaient tous deux, en effet, le devoir de connaître exactement le tarif applicable, et chacun doit supporter la responsabilité de sa part de négligence dans l'erreur commise (V. nos 201 à 203). Mais les tiers, qui sont demeurés étrangers au contrat, n'ont participé en rien à cette erreur et n'avaient aucun moyen de l'empêcher de se produire : c'est pourquoi ils doivent, le cas échéant, être indemnisés intégralement du préjudice que la conclusion d'un contrat prohibé par la loi a pu leur causer.

**416.** Il est admis sans conteste aujourd'hui que, pour toutes les propositions ou modifications de tarifs dont l'initiative appartient aux compagnies, les pouvoirs du ministre des travaux publics se bornent à un droit d'approbation ou de veto.

« Tout le système de la législation sur l'homologation des tarifs », dit Léon Aucoc (2), « peut se résumer en quelques mots. Aux concessionnaires appartient l'initiative, au Gouvernement un droit de veto. L'initiative aux mains des compagnies leur permet de chercher les combinaisons les plus productives en même temps que les plus satisfaisantes pour la masse des intérêts engagés. Le veto aux mains du Gouvernement lui permet d'empêcher les combinaisons abusives qui lèseraient l'intérêt public et blesseraient l'équité. »

**417.** L'Administration supérieure a renoncé à donner (comme elle avait autrefois prétendu le faire) un sens rigoureux à l'alinéa final de l'article 49 de l'ordonnance de 1846, d'après lequel il semblerait que le ministre a le droit de *prescrire* des modifications aux prix proposés. Ces modifications ne sont, au sens de la jurisprudence administrative, que de simples indications ou, plus justement, des réserves, des conditions, que le ministre met à son approbation.

Les propositions présentées par les administrations de chemins de

(1) Cass. arrêt du 19 juin 1850 déjà cité n° 413.

(2) *Op. cit.* (*supra*, 255, p. 168, note 2), p. 15.

fer peuvent être *approuvées, rejetées* ou *homologuées sous réserves* : dans ce dernier cas, l'homologation est donnée sous cette condition suspensive que les réserves seront acceptées par la compagnie intéressée; elle ne devient effective que par l'effet de cette acceptation.

418. Il est à peine besoin de dire que les principes énoncés ci-dessus s'appliquent à toutes les propositions de tarifs ou de modifications de tarifs, même si elles ne portaient que sur les conditions diverses, autres que les prix, auxquelles est subordonnée l'application de ces tarifs.

L'ordonnance de 1846 et les cahiers des charges ne parlent que de « taxes », mais il est évident que celles-ci sont inséparables de leurs conditions d'application, et qu'on ne peut toucher à ces dernières sans modifier indirectement les premières; aussi toute modification des conditions d'application doit-elle être homologuée aussi bien que toute modification des prix de transport.

419. Aux termes des articles 45 et 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, les administrations doivent adresser leurs propositions de nouveaux tarifs ou de modifications aux tarifs préexistants, au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés et au « commissaire royal », c'est-à-dire, à l'heure actuelle, au directeur du contrôle commercial.

Elles sont tenues, en vertu de diverses circulaires ministérielles, de joindre à la proposition qu'elles présentent au ministre et au directeur du contrôle, un certain nombre de documents parmi lesquels figurent notamment des « notices explicatives et justificatives » (1).

420. Indépendamment de ces communications, dont le public n'a pas directement connaissance, il résulte de l'article 49, qu'aucune taxe nouvelle ne peut être légalement perçue, si le public n'en a été avisé par un affichage ayant duré un mois au moins.

A cet effet, les administrations de chemins de fer apposent les affiches utiles dans toutes celles de leurs gares que la proposition est susceptible d'intéresser.

Ces affiches doivent, en principe, contenir le texte *in extenso* des propositions soumises à l'homologation ministérielle, mais en fait l'étendue de certaines propositions rendrait l'affichage peu pratique : l'Administration et l'autorité judiciaire ont admis que, dans ce cas, l'affichage *in extenso* peut être suppléé par « des livrets déposés dans

---

(1) Circ. min. 22 févr. 1906.

les gares et stations où devraient être apposées les affiches, et par des affiches sommaires annonçant au public le dépôt de ces livrets et la demande en homologation des prix indiqués dans ces livrets » (1).

Le *Journal officiel* publie en outre, tous les lundis, par les soins du ministère des travaux publics, les propositions des administrations de chemins de fer, et les décisions auxquelles ces propositions ont donné lieu (2). Cette partie du *Journal officiel*, tirée à part, forme la « Publication hebdomadaire officielle des propositions et homologations de tarifs », à laquelle les particuliers peuvent s'abonner moyennant 6 francs par an pour la France ou 8 francs pour l'étranger.

On sait qu'aux termes de l'article 12 de la loi du 9 avril 1898 « l'avis des chambres de commerce doit être demandé : ... 4° sur les taxes destinées à rémunérer les services de transports concédés dans leur circonscription par l'autorité publique »; le rapport au ministre, dont il a été parlé n° 316, *in fine*, déclare que « pour assurer l'exécution » de cette loi, « le bulletin extrait du *Journal officiel*, contenant les propositions de tarifs et aussi les modifications qui seraient proposées au frais accessoires, sera à l'avenir distribué gratuitement aux chambres de commerce »; en réalité, la création et l'envoi gratuit, aux chambres de commerce et aux chambres consultatives des arts et manufactures, d'un bulletin hebdomadaire des propositions de tarifs, remontent au 23 juillet 1880 (3).

D'autre part, « autrefois, les instructions de l'Administration prescrivaient aux préfets de communiquer aux chambres de commerce ou aux chambres consultatives des arts et manufactures de leur département les propositions des compagnies, en accompagnant cette communication d'un récépissé que lesdites chambres leur renvoyaient daté et signé, et qui était transmis immédiatement à l'administration centrale; mais, sur la demande de quelques assemblées, certaines compagnies avaient pris l'habitude de faire parvenir directement aux chambres de commerce ou consultatives les communications relatives à leurs propositions de tarifs. Une circulaire ministérielle du 28 mars 1902 a généralisé ce mode de procéder, qui abrège certains délais de transmission et permet d'activer l'instruction des modifications de tarifs » (4).

(1) Cass. civ. 31 déc. 1866 (Ch. de fer du Midi c. Pauilhac).

(2) Circ. min. 7 janv. 1893.

(3) PICARD, *loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 38.

(4) A. LAPLAICHE, *Manuel du candidat à l'emploi de commissaire de surveillance administrative des chemins de fer*, 7<sup>e</sup> édit., p. 415.

421. Les chambres de commerce et chambres consultatives, mises ainsi en situation, soit par cette communication, soit par le bulletin officiel des propositions de tarifs, d'apprécier les avantages et inconvénients de ces propositions, peuvent soumettre directement au ministre des travaux publics les observations qu'elles auraient à présenter à ce sujet. Passé le délai d'un mois à partir de l'affichage (dont la date est indiquée dans le bulletin), leur silence est considéré « comme équivalant à une adhésion de leur part » (1).

422. La constatation du fait matériel et de la date de l'affichage est faite par les commissaires de surveillance administrative, qui en délivrent aux compagnies un certificat, dont ils envoient le double à l'inspecteur de l'exploitation commerciale. Des circulaires ministérielles du 19 mai 1866 et du 30 octobre 1878 ont d'ailleurs prescrit aux inspecteurs de mentionner la date de l'affichage dans leurs rapports sur les propositions.

Par ce moyen, le ministère des travaux publics peut conserver, dans ses archives, la trace de l'accomplissement de cette formalité indispensable, et, d'autre part, les administrations intéressées possèdent un titre qui leur permettrait d'en justifier en cas de contestation.

423. L'instruction des propositions et des observations auxquelles elles ont donné lieu de la part des chambres de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures, est faite successivement par les inspecteurs, les contrôleurs généraux et le directeur du contrôle commercial.

« Par deux circulaires du 29 août 1878 et du 16 juillet 1880 », dit M. Picard (2), « le ministre a tracé aux agents du contrôle les principes et la ligne de conduite qu'ils doivent suivre dans leur étude des propositions de tarifs. Les inspecteurs de l'exploitation commerciale ont à se mettre en rapports *personnels* avec les autorités, notamment avec les chambres de commerce; à s'enquérir auprès d'elles des vœux formés par le commerce et l'industrie des contrées desservies; à recueillir les observations des grands industriels ou même des simples particuliers qui seraient en état de les éclairer; à se pénétrer de la pensée qu'ils sont les intermédiaires naturels entre le public et les compagnies et qu'ils peuvent, par un contact plus permanent avec

---

(1) Circ. min, 23 juillet 1880 citée au numéro précédent.

(2) *Loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 39.

les intéressés, éviter bien des malentendus et des réclamations. Leur premier soin doit être de veiller à ce que la légalité en matière de perception de taxes soit toujours respectée. Ils doivent s'assurer que les tarifs proposés ne favorisent pas telle ou telle industrie, telle ou telle région, au détriment de telle ou telle autre, et ne bouleversent pas les conditions naturelles résultant des distances ou de la situation topographique; leurs études comparatives doivent rapprocher les prix proposés, non seulement de ceux qui étaient en vigueur sur le même parcours, mais encore de ceux qu'ont à payer d'autres centres industriels pour l'envoi des marchandises similaires sur les mêmes marchés; les questions de concurrence entre les divers groupes industriels et commerciaux doivent être ainsi l'objet de leur constante préoccupation, dès que la proposition s'applique à un mouvement de quelque importance. Ils ont également à signaler les tarifs qui feraient une concurrence abusive aux autres voies de transport. La lutte de l'industrie et du commerce français contre ceux des autres pays, l'écoulement des produits nationaux à l'étranger, le respect des droits de douane à l'importation, méritent leur vigilance de tous les instants ».

Cette première instruction terminée, le dossier est soumis à l'examen du comité consultatif des chemins de fer (1), qui doit toujours être consulté sur l'homologation des tarifs, et le ministre statue au vu de son avis.

---

(1) Ce comité, réorganisé par décrets des 2 janvier 1907, 17 janvier 1908, 31 mai, 9 novembre 1910, 7 janvier, 23 février et 17 mai 1911, se compose de membres de droit et de membres nommés par décret.

Sont membres de droit : les *anciens ministres des travaux publics*, membres du Parlement; les *présidents de la commission des chemins de fer* et de la *commission des douanes du Sénat*; les *présidents de la commission des travaux publics*, des chemins de fer et des voies de communication et de la *commission des douanes de la Chambre des députés*; le *président et les conseillers de la section des travaux publics*, des postes et des télégraphes, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, du travail et de la prévoyance sociale, du *Conseil d'État*; le *directeur des chemins de fer* au ministère des travaux publics; le *directeur des mines*, des voies ferrées d'intérêt local et des distributeurs d'énergie électrique au ministère des travaux publics; le *directeur des routes* et de la navigation au ministère des travaux publics; le *directeur du personnel* et de la comptabilité au ministère des travaux publics; le *directeur du contrôle commercial* des chemins de fer; le *directeur des chemins de fer de l'État*; le *vice-président du comité de l'exploitation technique des chemins de fer*; l'*avocat du ministère des travaux publics* au Conseil d'État et à la Cour de cassation, divers membres du Parlement, etc.

Les membres nommés par décret comprennent notamment, outre certains fonctionnaires, 12 sénateurs, 20 députés, 42 représentants, à des titres divers, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

Les directeurs des services de contrôle des chemins de fer sont également membres du comité, avec voix délibérative pour les affaires de leur service, et voix consultative pour les autres affaires.

La décision du ministre est ensuite notifiée à l'administration de chemin de fer intéressée par une simple lettre (1).

424. Si la proposition est rejetée, le public n'en est pas informé.

Dans le cas contraire, les décisions portant homologation sont annoncées par l'apposition, sur les affiches contenant les propositions, de bandes « indiquant la date de l'homologation, ainsi que, le cas échéant, les modifications prescrites et la date de la mise en vigueur » (2).

D'autre part, le *Journal officiel* fait connaître, dans la partie réservée aux tarifs des chemins de fer, la date de ceux de ses numéros dans lesquels ont figuré les propositions homologuées; il indique, en outre, la date de l'homologation (ou de l'acquiescement aux réserves) et celle de la mise en vigueur des tarifs nouveaux ou modifiés. Il rappelle enfin cet avis important :

« Les tarifs homologués sont applicables dans un délai maximum :  
« De quinze jours, s'il s'agit d'un tarif propre à un seul réseau;  
« D'un mois, s'il s'agit d'un tarif commun à deux ou plusieurs compagnies françaises.

« S'il s'agit d'un tarif commun à des compagnies françaises et à des compagnies étrangères, l'application ne peut avoir lieu qu'après accord entre lesdites compagnies.

« Il convient enfin d'observer que, dans le cas où l'homologation est donnée sous des réserves, elle ne devient définitive et, par suite, l'application du tarif ne peut avoir lieu qu'autant que la compagnie ou les compagnies intéressées acquiescent aux réserves ou en obtiennent le retrait. »

Les décisions homologatives devaient, d'après les anciens cahiers des charges, être rendues exécutoires dans chaque département, par un arrêté du préfet. Bien que les modèles suivis depuis 1857 soient muets sur ce point, c'est seulement en 1888 que cette pratique a été définitivement abandonnée, à la suite de la circulaire du 28 septembre 1888, citée ci-dessus, qui a prescrit l'apposition, sur les affiches, des bandes actuellement en usage.

425. Les administrations ne sont pas seulement tenues de porter les décisions homologatives à la connaissance du public par les

---

(1) Autrefois les décisions ministérielles de l'espèce étaient notifiées aux compagnies, dans les vingt-quatre heures, par le commissaire de surveillance administrative (Circ. min. 15 avril 1850, 10 mars 1854 et 23 janv. 1863).

(2) Circ. min. 28 sept. 1888.



bandes dont il vient d'être parlé : aux termes de l'article 48 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, « les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer ».

L'inobservation de cette prescription constituerait certainement la contravention prévue par l'article 76 du même règlement, et pourrait donner lieu à la répression pénale inscrite audit article (V. n° 168, p. 87, note 2), ainsi qu'à des réparations civiles.

**426.** Il importe de ne pas confondre les prescriptions de l'article 48 de l'ordonnance, concernant l'affichage permanent des tarifs homologués, avec celles de l'article 49, prescrivant l'affichage préalable des propositions d'homologation.

Ce dernier est obligatoire à peine de nullité : les taxes, en effet, aux termes de l'article 49, ne pourront être perçues qu'à « l'expiration du mois à partir de la date de l'affiche » (V. n° 256); donc, si l'affichage n'a pas eu lieu, aucune perception ne sera légalement possible.

L'affichage prescrit par l'article 48 n'offre pas le même caractère de rigueur. Les formalités d'homologation et d'affichage préalable ayant été dûment remplies, le tarif aura acquis force légale : les taxes « pourront être perçues ». Si l'affichage subséquent, prescrit par l'article 48, est insuffisant ou même nul, il y aura contravention, c'est certain, et des réparations civiles pourront être dues à ceux à qui cette contravention aura occasionné un préjudice, mais le tarif n'en conservera pas moins sa valeur légale, et il suffira, pour qu'il puisse être appliqué, qu'il ait été ou, tout au moins, ait pu être officiellement connu des intéressés.

On peut citer dans ce sens l'arrêt suivant de la cour de Grenoble, en date du 31 décembre 1870 (1) :

« L'affichage permanent prescrit par l'article 48 étant devenu impraticable, à cause du nombre toujours croissant des documents à publier, une décision ministérielle a prescrit de nouvelles mesures, destinées à procurer, par des livrets à la disposition du public et des affiches sommaires, une suffisante publicité. En fût-il autrement, la négligence de la compagnie pourrait la rendre passible de certaines peines, aux termes de la loi du 15 juillet 1845, sans que les taxes, établies en suite des formalités de l'article 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, cessassent d'être légitimes et obligatoires. »

**427.** Cet arrêt, outre le principe au sujet duquel il vient d'être rapporté, constate que l'affichage permanent prescrit par l'article 48

(1) Ch. de fer de P.-L.-M. c. Vaujany.

peut être suppléé par des livrets et des affiches y renvoyant. Cela a été déjà admis, n° 420, pour l'affichage préalable prescrit par l'article 49 : *a fortiori* doit-on l'admettre pour l'article 48, dont les prescriptions sont, comme on vient de le voir, beaucoup moins rigoureuses.

428. Dans certains cas, l'Administration peut être amenée à autoriser l'application provisoire des tarifs modifiés, sans attendre la fin de l'instruction des propositions.

Dè telles autorisations ne peuvent être valables qu'autant que les formalités prescrites par l'ordonnance de 1846 et le cahier des charges ont été observées.

Une compagnie avait fait afficher, le 25 septembre, qu'elle soumettait à l'homologation ministérielle certains tarifs dont la mise en vigueur aurait lieu le 1<sup>er</sup> octobre suivant. Le 6 octobre, une décision ministérielle autorisa l'application « *immédiate*, à titre provisoire et sous réserve de la décision à intervenir ».

Le tribunal de Boulogne, saisi d'une demande en dommages-intérêts basée sur ce que la compagnie « n'avait pas observé les délais d'affichage prescrits par la loi avant de mettre son tarif à exécution », a, non sans raison, décidé, le 20 juillet 1875, que « l'homologation ministérielle autorisant l'application immédiate était contraire aux dispositions de la loi et devait être tenue pour nulle et non avenue ». Cette décision a été confirmée sur ce point spécial par un arrêt de la cour de Douai, du 25 avril 1876, qui, déféré à la Cour suprême, n'a pas été cassé (1); toutefois, il est nécessaire de remarquer que la chambre des requêtes a trouvé ailleurs des motifs suffisants de rejeter le pourvoi, et n'a pas eu, par suite, à se prononcer au sujet de la décision ministérielle autorisant la mise en vigueur des tarifs avant l'expiration du délai d'affichage prescrit.

429. Il est en tout cas un point hors de doute : c'est que, si les formalités d'affichage ont été observées, les autorisations ou homologations données à titre provisoire sont pleinement valables et produisent les mêmes effets qu'une homologation définitive.

D'ailleurs, depuis fort longtemps, l'Administration des travaux publics ne donne plus que des homologations provisoires, se réservant ainsi de les retirer si, par la suite, les enseignements de l'expérience révélaient, dans la tarification autorisée, des inconvénients qui auraient passé inaperçus lors de l'instruction des propositions.

---

(1) Cass. req. 11 févr. 1878 (Petit c. Ch. de fer du Nord).

Le retrait d'une décision homologative serait précédé des mêmes formalités que l'homologation elle-même : le ministre des travaux publics l'a nettement déclaré dans la dépêche, du 24 mars 1880, répondant à la lettre par laquelle les compagnies lui reconnaissaient « le droit de rapporter les arrêtés ou décisions qui ont homologué des tarifs spéciaux à titre provisoire » (1).

## § 2. — Règles exceptionnelles en faveur du trafic d'exportation et de transit.

**430.** Motifs des avantages dont bénéficient les marchandises de transit et d'exportation. — **431.** Légalité des dérogations apportées par le décret de 1862 à l'ordonnance de 1846 et au cahier des charges. — **432.** Procédure de l'homologation des tarifs applicables aux marchandises d'exportation. — **433.** Procédure de l'homologation des tarifs applicables aux marchandises de transit. — **434.** Conditions que doivent remplir ces derniers tarifs pour être admis à bénéficier du décret de 1862.

**430.** Un décret impérial du 26 avril 1862, rendu en Conseil d'État, trace des règles spéciales, applicables, « par dérogation aux articles 44, 48 et 49 de l'ordonnance de 1846, et aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 48 du cahier des charges », à l'homologation et à la mise en vigueur des tarifs pour « le transport par chemin de fer des marchandises de transit (c'est-à-dire traversant la France d'une frontière à l'autre sous plomb de douane), ainsi que des marchandises d'exportation (c'est-à-dire expédiées d'un point situé sur le territoire français en destination de l'étranger) ». Les prix réduits applicables à ces transports ont, en effet, souvent, pour but exclusif la concurrence des voies étrangères : l'on conçoit que les modifications à faire subir, dans ce but, aux tarifs en vigueur, réclame parfois une urgence peu compatible avec les longues formalités qui viennent d'être décrites, et que, d'autre part, il peut y avoir tout intérêt à ne donner à ces modifications qu'une publicité des plus restreintes.

**431.** On remarquera en passant que l'ordonnance de 1846, étant un règlement d'administration publique, pouvait incontestablement être modifiée par un document de même autorité légale; mais, quant au cahier des charges, s'il a pu, lui aussi, être atteint par le décret, rendu en Conseil d'État, du 26 avril 1862, c'est qu'à cette époque telle était, conformément à un sénatus-consulte du 25 décembre

(1) Voir PICARD, *loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 42.

1852 (1), la forme légale des actes de concession, lorsque les finances de l'État ne devaient pas se trouver engagées.

On sait qu'aujourd'hui les chemins de fer, tant d'intérêt général que d'intérêt local, étant le plus souvent concédés par une loi (V. n° 171, p. 88, note 3), une loi est également nécessaire pour apporter des modifications au cahier des charges.

**432.** Les règles tracées par le décret de 1862 pour les marchandises d'exportation sont les suivantes :

1° Les compagnies sont dispensées, « pour les tarifs d'exportation à prix réduits », des formalités d'affichage préalable prescrites par l'article 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (art. 6), mais elles restent tenues en principe aux autres formalités de l'homologation, et doivent notamment soumettre au ministre des travaux publics « toutes les propositions tendant soit à abaisser les taxes des marchandises destinées à l'exportation, soit à modifier les conditions générales d'application relatives à ces transports » (art. 7) ;

2° Si, dans les cinq jours de la communication à l'Administration supérieure, l'opposition ministérielle n'a pas été notifiée aux compagnies, celles-ci peuvent appliquer provisoirement leurs propositions (sans préjudice de l'homologation, qui intervient ultérieurement). Les dispositions proposées et leur application provisoire doivent être aussitôt portées « à la connaissance du public par des affiches apposées dans toutes les gares dénommées au tarif » (art. 9) ;

3° Les compagnies sont « exonérées de l'obligation imposée par le cahier des charges de ne pas relever les taxes avant le délai d'un an » (art. 6), mais la durée de l'application des tarifs abaissés ne doit « dans aucun cas être inférieure à trois » (art. 8) ;

4° Pour toute proposition tendant à relever les tarifs d'exportation, les compagnies sont « tenues de se conformer à toutes les dispositions du cahier des charges et de l'ordonnance du 15 novembre 1846 » (art. 10).

La procédure simplifiée ne profite ainsi qu'aux abaissements de tarifs : elle supprime, en leur faveur, l'affichage préalable des propositions et facilite leur mise en vigueur rapide.

---

(1) ART. 4 : « Tous les travaux d'utilité publique, notamment ceux désignés par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841... sont ordonnés ou autorisés par décrets de l'Empereur. Ces décrets sont rendus dans les formes prescrites pour les règlements d'administration publique. »

*Loi du 3 mai 1841.* — ART. 3 : « Tous grands travaux publics..., chemins de fer..., entrepris par l'État, les départements, les communes ou par compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans subside du Trésor, etc... »

**433.** Pour les marchandises de transit les facilités accordées sont bien plus grandes encore : le ministre des travaux publics peut « autoriser les compagnies qui en feront la demande à percevoir les prix et à appliquer les conditions qu'elles jugent les plus propres à combattre la concurrence qui leur est faite par les voies étrangères » ; elles ne sont « astreintes, dans ce cas, à aucune formalité d'affichage préalable et à aucun délai, soit pour appliquer les taxes réduites, soit pour opérer, dans les limites fixées par leurs cahiers des charges, le relèvement des prix abaissés » (art. 2) ; chaque tarif de transit doit seulement être « porté à la connaissance du public, avant sa mise en vigueur, par des affiches apposées dans toutes les gares » qui y sont « dénommées » (art. 4).

L'Administration n'abdique d'ailleurs pas ses droits d'examen et d'intervention : les compagnies doivent en effet communiquer « au ministre des travaux publics, la veille de leur mise en vigueur, les prix et conditions applicables aux transports de transit » (art. 3), et le ministre reste maître d'en interdire à tout moment l'application (art. 5). Par contre, le silence de l'Administration équivaut à une autorisation, que ne vient sanctionner aucune homologation ultérieure.

**434.** Pour pouvoir bénéficier des avantages énumérés ci-dessus, les tarifs de transit doivent réunir les conditions suivantes :

1<sup>o</sup> S'appliquer exclusivement à des marchandises « traversant la France d'une frontière à l'autre sous plomb de douane » (art. 1<sup>er</sup>) ;

2<sup>o</sup> Être « produits sous forme de *prix faits*, c'est-à-dire présenter pour chaque espèce de marchandises, un chiffre total unique par tonne, comprenant le péage, le transport et les frais accessoires de toute nature, de la frontière d'entrée à la frontière de sortie » (art. 3) ;

3<sup>o</sup> Le prix total ainsi fixé doit (art. 3, modifié par Décr. 1<sup>er</sup> août 1864 et 23 juin 1894) « être le même pour tous les ports de mer desservis directement par les voies ferrées d'un même réseau et compris dans le même groupe, conformément au tableau ci-après :

« Réseau du Nord.

« 1<sup>er</sup> GROUPE. — Tous les ports compris depuis la frontière belge jusqu'à l'embouchure de l'Authie et le port de Rouen, pour les relations qui empruntent la ligne de Rouen à Amiens ;

« 2<sup>e</sup> GROUPE. — Tous les ports compris entre l'embouchure de l'Authie jusqu'à celle de la Bresle.

*« Réseau de l'Ouest.*

- « 1<sup>er</sup> GROUPE. — Tous les ports, de Dieppe inclusivement à Caen inclusivement;
- « 2<sup>e</sup> GROUPE. — Tous les ports, de Caen exclusivement à Saint-Brieuc inclusivement;
- « 3<sup>e</sup> GROUPE. — Tous les ports, de Saint-Brieuc exclusivement à Brest inclusivement.

*« Réseau d'Orléans.*

- « 1<sup>er</sup> GROUPE. — Tous les ports, de Châteaulin inclusivement à Lorient inclusivement;
- « 2<sup>e</sup> GROUPE. — Tous les ports, de Lorient exclusivement à Nantes inclusivement;
- « 3<sup>e</sup> GROUPE. — Les ports de Libourne et de Bordeaux.

*« Réseau de l'État.*

- « GROUPE UNIQUE. — Tous les ports, de Nantes inclusivement à Bordeaux inclusivement.

*« Réseau du Midi.*

- « 1<sup>er</sup> GROUPE. — Tous les ports, de Bordeaux inclusivement à Arcachon inclusivement;
- « 2<sup>e</sup> GROUPE. — Tous les ports, d'Arcachon exclusivement à la frontière d'Espagne;
- « 3<sup>e</sup> GROUPE. — Tous les ports, de la frontière d'Espagne sur la Méditerranée à Cette inclusivement.

*« Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.*

- « 1<sup>er</sup> GROUPE. — Tous les ports, de Cette inclusivement à Toulon inclusivement;
- « 2<sup>e</sup> GROUPE. — Tous les ports, de Toulon exclusivement à la frontière d'Italie. »
-

## CHAPITRE IV

# DÉLAIS D'EXÉCUTION

### SECTION PREMIÈRE

#### *Principes généraux.*

##### § 1. — Mode de fixation et bases pour le calcul des délais.

435. — Le délai est l'équivalent d'un terme accordé pour l'accomplissement de l'obligation de transport. — 436. Le voiturier n'est pas tenu d'épuiser le délai. — 437. Mais il est en retard s'il le dépasse. — 438. Définition du retard dans le transport des voyageurs. — 439. Définition du retard dans le transport des bagages et des chiens accompagnés. — 440. Définition du retard dans le transport des marchandises et animaux faisant l'objet de contrats d'expédition. — 441. Les délais font l'objet de règlements ayant un caractère obligatoire rigoureux. — 442. Le dépassement des délais réglementaires est l'élément essentiel du « retard dans le transport ». — 443. Les délais fixés conformément aux prescriptions du cahier des charges peuvent être modifiés, dans un sens ou dans l'autre, par les tarifs homologués. — 444. Indications générales sur le mode de calcul des délais. — 445. Nécessité pour le juge du fait de mettre la Cour de cassation à même d'exercer, le cas échéant, son contrôle sur ce point.

435. Malgré ce qui a été dit, n° 104, du caractère juridique des délais, on peut considérer le contrat de transport, en ce qui concerne le temps alloué pour son exécution, comme étant une obligation à terme, en ce sens que l'arrivée à destination ou la livraison au destinataire ne pourront être exigées avant l'échéance convenue (C. civ., art. 1186) : l'ayant droit ne sera fondé à se plaindre d'un retard que si le délai est expiré.

436. On peut également admettre l'application, au contrat de transport, de l'article 1187 du Code civil, d'après lequel « le terme est toujours présumé stipulé en faveur du débiteur, à moins qu'il ne résulte de la stipulation ou des circonstances, qu'il a été aussi convenu en faveur du créancier ».

Le voiturier ne sera donc pas tenu, en principe, d'épuiser le délai qui lui est accordé pour le transport; le voyageur ne pourra pas se plaindre d'être arrivé à destination avant l'heure fixée, si, par

ailleurs, le chemin de fer a respecté les règlements et n'a commis aucune faute; de même le destinataire ne pourra refuser de recevoir la marchandise pour l'unique motif qu'elle serait arrivée avant la date fixée, et du reste on a vu, n° 369, qu'une lettre d'avis envoyée par la gare met ledit destinataire dans la nécessité de venir prendre livraison.

**437.** Mais si le voyageur est arrivé à destination après l'heure prévue au contrat, si le destinataire n'a pu obtenir la livraison dans les conditions et au moment convenus, le voiturier est responsable du préjudice que le retard a pu causer aux ayants droit.

Les règles sont, à cet égard, les mêmes sur les chemins de fer que sur tout autre entrepreneur de transport, et les difficultés seront résolues de la même manière (V. n°s 105 et 106).

**438.** Il y a retard, pour la personne du voyageur, toutes les fois que, s'étant présenté en temps utile à la gare de départ, il ne peut, du fait du chemin de fer, être rendu à destination qu'après l'heure prévue par l'horaire officiel. Cela, aussi bien si le train dans lequel il prend place arrive en retard, que si, pour une cause imputable au chemin de fer, le train sur lequel il comptait n'ayant pu être utilisé par lui, il s'est vu obligé d'en prendre un autre.

Il importe de remarquer à cet égard que l'obligation, pour le chemin de fer, d'acheminer tous les voyageurs qui se présentent en temps utile à ses portes, résulte de la loi même et du cahier des charges (V. n° 185); cette obligation ne sera donc pas uniquement la conséquence de la délivrance d'un billet de place : l'administration du chemin de fer doit pouvoir transporter non seulement les personnes à qui elle a délivré des billets, mais encore toutes celles qui lui en demandent dans les conditions réglementaires (V. n° 680 et suiv.). Les premières n'ont sur les secondes qu'un droit de préséance : si plusieurs trains successifs sont nécessaires, les voyageurs seront acheminés, conformément au principe d'égalité exposé plus haut, dans l'ordre établi par le moment où ils seront arrivés au guichet de distribution; mais, à moins que l'administration en cause ne puisse exciper d'un cas de force majeure, ils devront tous être rendus à destination à l'heure prévue par l'horaire, augmentée, le cas échéant, du temps exigé, entre les trains, par les règlements d'ordre technique.

**439.** Pour les bagages et les chiens accompagnant des voyageurs, le retard résultera de ce qu'ils ne pourront être remis à ceux-ci, dès leur première réquisition, à l'arrivée du train qui a dû les transporter;



il devra seulement être laissé au chemin de fer une certaine latitude pour les opérations de manutention, dont la durée normale dépendra des circonstances et sera appréciée, s'il y a lieu, par les tribunaux.

**440.** Enfin, pour les marchandises et animaux faisant l'objet de contrats d'expédition, il y aura retard lorsque les délais accordés par ces contrats se seront écoulés sans que la livraison ait pu être effectuée. On doit toutefois ne pas perdre de vue la distinction déjà indiquée n° 106 : le retard des objets à livrer à domicile est suffisamment établi si le voiturier ne justifie pas les avoir offerts dans le délai réglementaire; tandis que le destinataire d'objets adressés bureau restant ou en gare doit prouver, au préalable, qu'il a réclamé en vain la livraison, à l'expiration ou après l'expiration du délai.

**441.** Les parties n'ayant, sur les chemins de fer, aucune liberté de discuter les conditions des transports (V. n° 197), il en est des délais comme des prix (V. n° 258) : les divers éléments servant à les calculer et le mode de calcul lui-même sont soigneusement réglés par des documents ayant autorité légale, et il n'est aucunement permis aux parties, même d'un commun accord, d'y déroger.

Tout ce qui a été dit, n° 199 et suivants, du caractère obligatoire des règlements et tarifs, s'applique aux délais aussi bien qu'aux autres conditions des contrats. Certains des arrêts cités à cette occasion étaient, d'ailleurs, relatifs à des questions de délais : arrêts du 12 mars 1901, cité n° 198, et du 6 mai 1903, cité n° 201. La jurisprudence fournit un grand nombre d'autres documents tout aussi formels : les délais auxquels les chemins de fer ont droit d'après les règlements sont de rigueur, quelles qu'aient été les conventions expresses ou tacites des parties (1); ils ne sauraient être abrégés sous prétexte d'usages antérieurs, ni sous prétexte que la marchandise ne pouvait, étant donnée sa nature périssable, supporter sans dommage la durée réglementaire totale du transport (2).

**442.** Ce n'est pas à dire que si la marchandise est rendue à destination avant le temps fixé, le destinataire n'en devra pas prendre livraison : il pourra obtenir cette livraison, s'il la demande, et même,

---

(1) Cass. civ. 1<sup>er</sup> déc. 1896 (Ch. de fer d'Orléans c. Galuret), 14 juin 1899 (Ch. de fer de l'État c. Blandineau), 21 janvier 1901 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Dondin), 3 août 1905 (Ch. de fer de l'État c. Denis).

(2) Cass. civ. 10 juill. 1905 (Ch. de fer du Midi c. Save), et 31 octobre 1905 (Ch. de fer de l'Est c. Chèvre).

dans une certaine mesure, être tenu de l'accepter si elle lui est offerte (V. nos 369 et 436); mais la responsabilité du chemin de fer ne sera engagée pour retard dans l'exécution du contrat de transport qu'après l'expiration des délais qui lui sont impartis par les règlements ou tarifs revêtus des formes légales (V. n° 372).

443. Les délais de transport résultent, en principe, soit du cahier des charges, soit des arrêtés ministériels pris, en exécution dudit cahier, pour compléter certaines de ses dispositions, mais ils peuvent, en général, être modifiés, dans un sens ou dans l'autre, par des clauses spéciales des tarifs dûment homologués.

Ils pourront être abrégés, parce que tels qu'ils résultent du cahier des charges ou des arrêtés complémentaires, ils doivent constituer le maximum des avantages que le concessionnaire peut s'attribuer à ce point de vue (V. n° 261).

Ils pourront aussi être allongés, sous les conditions prévues, en ces termes, par l'article 50 du cahier des charges :

« Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse (1).

« Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse. »

444. Le calcul des délais se fait, suivant les cas, tantôt au moyen des horaires de trains, tantôt au moyen des tableaux des distances, et il y a lieu souvent, dans ce calcul, de tenir compte du temps pendant lequel les gares sont fermées.

On verra, dans les paragraphes ci-après de la présente section, quelles sont les règles qui président à la détermination de ces éléments du calcul des délais, éléments dont la connaissance est indispensable au public (V. n° 201), aussi bien qu'aux magistrats appelés à statuer sur des litiges relatifs à des retards.

445. En ce qui concerne ces litiges, de nombreux arrêts font une obligation au juge du fait de motiver ses décisions avec une précision suffisante pour permettre à la Cour de cassation de vérifier elle-même le calcul des délais, et de s'assurer ainsi de l'existence ou de la non

---

(1) L'article 12 de l'arrêté du 12 juin 1866 (V. n° 475) rappelle cette règle.

existence du retard ou prétendu retard qui a donné naissance à la contestation.

« Le jugement attaqué », dit l'un de ces arrêts, « n'indique ni le train par lequel les marchandises ont été expédiées de Paris, ni l'heure de leur arrivée à Saint-Malo, ni celle où le destinataire s'est présenté pour prendre livraison, ni la durée du retard prétendu;

« Il déclare que la compagnie « a commis une faute en égarant la marchandise de Pinault et que les colis égarés ont été retrouvés le soir »; mais il ne précise pas le moment où les colis ont été retrouvés et qui pourrait être, soit antérieur, soit postérieur, à l'expiration du délai de livraison;

« Ainsi la Cour de cassation n'a pas été mise en mesure de vérifier si la compagnie s'est conformée à ses obligations réglementaires;

« En condamnant néanmoins la compagnie à payer à Pinault-Carrez la valeur des marchandises et des dommages-intérêts, le tribunal a omis de donner une base légale à sa décision et, par suite, violé le texte ci-dessus visé (1). »

## § 2. — Horaires des trains.

446. Texte de l'article 43 du règlement de 1846-1901. — 447. Une homologation formelle n'est pas nécessaire aux horaires ni aux affiches d'horaires. — 448. Les affiches doivent être présumées exactes. — 449. Mais elles ne peuvent prévaloir contre la lettre des documents eux-mêmes. — 450. L'inexactitude des renseignements portés aux affiches peut cependant engager la responsabilité de son auteur.

446. « Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature », dit l'article 43 du règlement de 1846-1901, « seront soumis par la compagnie à l'approbation du ministre des travaux publics; à cet effet, avant leur mise en vigueur et dans les délais prescrits par le ministre, la compagnie les lui communiquera, ainsi qu'aux fonctionnaires désignés par lui et au service du contrôle.

« Si, à la date annoncée pour la mise en vigueur de nouveaux horaires, le ministre n'a pas notifié à la compagnie son opposition, ces horaires pourront être appliqués à titre provisoire.

« A toute époque le ministre des travaux publics pourra prescrire d'apporter aux horaires des trains les modifications ou additions qu'il jugera nécessaires pour la sûreté de la circulation ou les besoins du public.

« Les horaires des trains transportant des voyageurs seront portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, par des affiches placées dans les gares, dans les conditions fixées par le mi-

---

(1) Cass. civ. 22 fév. 1898 (Ch. de fer de l'Ouest c. Pinault-Carrez). Dans le même sens Cass. civ. 27 mars 1901 (Ch. de fer du Midi c. Jourdan), 7 mai 1902 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Guerguy et C<sup>ie</sup>) et 21 juil. 1902 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Besson).

nistre des travaux publics. Ces affiches devront mentionner ceux des trains contenant des voitures de toutes classes pour lesquels la compagnie sera dispensée de faire le service des messageries. »

447. On a fait ressortir, en un autre lieu (1), les modifications résultant, dans ce texte, du décret du 1<sup>er</sup> mars 1901 :

« Des affiches placées dans les stations », disait primitivement l'ordonnance du 15 novembre 1846, « feront connaître au public les heures de départ des convois ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et en partir. »

« Quinze jours, au moins, avant d'être mis à exécution, ces ordres de service seront communiqués en même temps aux commissaires royaux, au préfet du département et au ministre des travaux publics, qui pourra prescrire les modifications nécessaires pour la sûreté de la circulation ou pour les besoins du public. »

Pour le législateur de 1846 le document principal était donc l'affiche elle-même; celle-ci n'était soumise à aucune approbation formelle : sa validité résultait du silence du ministre, ainsi, d'ailleurs, que le constate implicitement une circulaire ministérielle du 23 juin 1863 citée par Lamé Fleury (2) et par M. Picard (3).

Malgré les différences de forme apportées en 1901 à l'article 43 de l'ordonnance de 1846, le principe n'a point changé : l'approbation tacite du ministre suffit à la validité des horaires; sans doute, la décision peut intervenir à chaque instant, mais si le ministre n'a pas répondu à la communication des projets de nouveaux horaires qui lui ont été soumis, ceux-ci peuvent être appliqués quinze jours après cette communication.

*A fortiori* aucune approbation formelle n'est-elle nécessaire à la validité des affiches qui doivent porter les horaires à la connaissance du public, mais il y a cette différence entre la réglementation actuelle et celle antérieure, que seuls les trains de voyageurs doivent faire aujourd'hui l'objet d'affiches. L'on verra du reste plus loin, n° 491, qu'en principe ce sont ces mêmes trains, seuls, qui servent de base au calcul des délais ordinaires de grande vitesse.

448. Une homologation formelle n'étant pas nécessaire à la validité des affiches portant les horaires des trains à la connaissance du

---

(1) *Op. cit. (supra, 169, p. 87, note 3), p. 72 et suiv.*

(2) *Op. cit. (supra, 142, p. 70, note), 2<sup>e</sup> édit., p. 290.*

(3) *Op. cit. (supra, 46, p. 19, note), t. III, p. 369.*

public, pas plus d'ailleurs qu'à la validité des livrets de marche et des horaires eux-mêmes, il s'ensuit que les affiches d'horaires apposées par les soins des administrations de chemins de fer doivent être tenues pour valables en toutes leurs parties, et peuvent être opposées à ces administrations, tant que la preuve n'a pas été rapportée qu'elles sont erronées ou en contradiction avec un document homologué : en d'autres termes, il doit y avoir toujours présomption de validité en faveur de toutes les clauses insérées dans lesdites affiches.

449. Mais, conformément aux principes rigoureux admis par la jurisprudence (V. n° 201), l'inexactitude des renseignements contenus dans une affiche non homologuée ne peut, alors même qu'elle provient de l'administration intéressée, prévaloir contre la lettre des documents que l'affiche doit reproduire (1) ni contre les dispositions d'autres textes réglementaires (2) : ce sont ces documents et textes eux-mêmes qui font la loi des parties.

450. On pourra cependant se rappeler que si l'erreur commise dans l'affiche, ou l'inexactitude du renseignement qu'elle contient, constitue, de la part de l'administration en cause, une faute, un dol ou une contravention, la responsabilité de cette administration sera entière pour les conséquences de son acte délictueux ou quasi délictueux (V. nos 202 à 204), alors surtout que l'affiche publiée par elle est le seul document qui puisse renseigner le public sur les horaires des trains.

Ainsi, dans l'espèce de l'arrêt du 30 mai 1907 mentionné en note sous le numéro précédent, la compagnie de P.-L.-M. avait indiqué sur ses affiches, comme transportant des marchandises à grande vitesse, un train qui réglementairement n'était pas obligatoire pour ces transports, et que, par conséquent, il n'y avait pas lieu de faire entrer en ligne de compte dans le calcul des délais : l'indication inexacte ne pouvait, ainsi que l'a décidé la Cour de cassation, faire échec aux dispositions homologuées, et les délais devaient être calculés suivant les règles légales.

Mais l'expéditeur qui a été trompé par le fait du chemin de fer et à qui n'est communiqué, d'autre part, aucun document légal lui permettant la vérification des renseignements donnés par les affiches, doit certainement pouvoir prétendre à la réparation du préjudice que ce fait lui a causé.

(1) Cass. civ. 30 mai 1907 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Deseux).

(2) Cass. civ. 27 mars 1905 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Moreteau et Passinges); Ch. réunies 31 janv. 1906 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Revol).

Il a remis sa marchandise tel jour, à telle heure, à la gare de départ, parce qu'il comptait qu'elle serait acheminée par le train annoncé, et livrée tel jour à telle heure; or la marchandise ne devait réglementairement être acheminée que par tel autre train et livrée dans tel autre délai : que s'est-il passé grâce au renseignement inexact, délictueux ou tout au moins quasi délictueux, donné par l'administration? Que se serait-il passé si ce renseignement n'avait pas figuré sur les affiches? C'est la réponse à cette double question qui fournira les éléments d'appréciation nécessaires à l'évaluation du préjudice dont la réparation est due.

A la vérité, la jurisprudence de la Cour de cassation ne fournit aucun arrêt dans le sens qui vient d'être indiqué, mais il ne semble pas qu'elle pût statuer autrement si un litige de cette nature lui était soumis et nettement exposé.

### § 3. — Distances et itinéraires.

451. Fixation de l'itinéraire à prendre pour base du calcul du délai et du calcul de la taxe. — 452. Cet itinéraire peut, dans certains cas, être changé. — 453. Pourvu qu'il n'y ait à cet égard ni faute du chemin de fer ni dommage consécutif pour l'ayant droit. — 454. Ordinairement c'est un seul et même itinéraire qui doit servir pour le calcul du délai et pour le calcul de la taxe. — 455. Les distances sont données sur chaque réseau par des tableaux homologués. — 456. Description et usage des tableaux des distances entre gares appartenant à des réseaux différents. — 457. Les indications de ces divers tableaux ne peuvent prévaloir contre les distances elles-mêmes. — 458. Mais il est fait application dans certains cas de distances à compter prévues et autorisées par des décisions spéciales.

451. Qu'il s'agisse de contrat de voyage ou de contrat d'expédition, les transports sont, en principe, dirigés par la voie la plus courte entre le point de départ et le point d'arrivée; mais dans bien des cas un autre itinéraire leur est imposé, notamment s'il a été requis par l'expéditeur ou s'il résulte des tarifs appliqués.

Une fois l'itinéraire d'un transport déterminé par la réquisition de l'expéditeur, par les clauses du tarif appliqué d'office, par l'absence de toute stipulation de ce genre, ou de toute autre manière, c'est cet itinéraire qui sert de base au calcul du délai et, s'il y a lieu, au calcul de la taxe, alors même que l'administration du chemin de fer n'aurait pas jugé à propos de le suivre.

Une certaine latitude doit, en effet, être laissée à cet égard au voiturier. L'important, pour le voyageur, est d'être rendu, lui et ses bagages, à l'heure dite, et de n'avoir pas éprouvé en cours de route plus de désagréments ou d'ennuis qu'il n'en devait prévoir d'après son contrat; pour les marchandises il suffit qu'elles soient livrées en

bon état dans le délai réglementaire. Ces conditions remplies, on peut tenir le voiturier quitte des légères modifications qu'il aurait apportées, pour sa convenance ou la commodité de son service, au choix des moyens primitivement arrêtés : où il n'y a pas de préjudice il ne saurait être dû de réparation.

**452.** Parfois même il peut arriver que des circonstances, restées imprévues lors du contrat, nécessitent en cours de route un détournement d'itinéraire : dans ce cas, non seulement l'ayant droit ne sera pas fondé à se plaindre si le chemin de fer a agi au mieux de ses intérêts, mais il devra même supporter le surcroît de délai et de taxe correspondant à l'allongement du trajet.

Ce principe, qu'un certain nombre de décisions judiciaires ont consacré, paraît incontestable.

**453.** Il en serait tout autrement, bien entendu, si un détournement d'itinéraire, provenant uniquement du fait du chemin de fer, avait causé le retard ou l'avarie de l'objet transporté : ledit chemin de fer ne pourrait en pareil cas se prévaloir d'aucune tolérance, ni réclamer le supplément de frais que l'allongement du parcours lui aurait occasionné, et il devrait en outre supporter l'entière responsabilité des conséquences de sa faute.

Par suite d'une erreur des agents du chemin de fer, un certain nombre de vaches, expédiées d'Évaux-les-Bains à Gannat, avaient été dirigées sur Paris, et de là sur leur destination réelle, où elles arrivèrent avant l'expiration du délai réglementaire, bien qu'elles eussent parcouru 800 kilomètres, au lieu de 94, que comportait le trajet direct. Deux de ces vaches étaient mortes en cours de route, et leur mort, d'après les constatations du juge du fait (1), devait être attribuée à « la longueur de ce trajet abusif que l'expéditeur n'avait pas prévu, ce qui l'a dissuadé d'accompagner ses bêtes et d'exercer ainsi, en cours de route, une surveillance qui aurait été efficace, en permettant de dégager les deux animaux avant leur complète asphyxie ». Dans ces conditions la Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé par l'administration de chemins de fer en cause :

« Attendu que c'est bien, dès lors, à la faute de la compagnie que la décision attaquée fait remonter l'accident qui a servi de fondement à la demande, et de base à la condamnation (2). »

---

(1) Cour de Riom 24 oct. 1895, confirmant trib. com. Gannat 1<sup>er</sup> déc. 1893.

(2) Cass. req. 19 juill. 1897 (Ch. de fer d'Orléans c. Habrial).

454. On a vu, n° 451, que l'itinéraire réellement suivi par une expédition peut n'être pas le même que celui devant servir au calcul du délai et de la taxe. Ce dernier est ordinairement unique; et il serait anormal, en effet, de supposer, pour un même transport, deux itinéraires distincts : l'un pris pour base du calcul du délai, tandis que la taxe serait calculée d'après l'autre. On ne peut dire cependant que ce cas ne se présente jamais : l'étude ultérieure des délais et des tarifs en pourra fournir quelques exemples (1); mais, en règle générale, lorsque l'itinéraire d'un transport est déterminé, soit au point de vue du calcul du délai, soit au point de vue du calcul de la taxe, il doit servir pour les deux opérations.

Ainsi, entre Paris et Lyon l'itinéraire le plus court s'établit *via* Saulieu, sur une série de tronçons de lignes où ne circulent que des trains peu rapides, en petit nombre et correspondant mal entre eux, alors que la ligne de Paris à Lyon *via* Dijon comporte au contraire des trains nombreux, rapides et directs. Si un expéditeur de grande vitesse ou un voyageur, peu pressés, tiennent à ne payer que pour le trajet le plus court, on fera droit à leur réquisition (à supposer que rien ne s'y oppose dans le tarif applicable), mais le délai sera celui résultant de l'utilisation des trains allant de Paris à Lyon *via* Saulieu; au lieu que s'ils demandent à emprunter la voie plus rapide qui passe par Dijon, les délais seront bien calculés *via* Dijon, mais le voyageur ou l'expéditeur devront acquitter la taxe afférente à ce parcours plus long (V. n° 693).

455. Le calcul des distances se fait, soit d'après des tableaux spéciaux annexés aux tarifs homologués, soit d'après les tableaux, approuvés par l'Administration supérieure et tenus à la disposition du public, qui donnent les distances entre les différentes gares appartenant à un même réseau. Ces tableaux font connaître la distance à compter d'un point d'arrêt quelconque (gare, station, halte) à un autre point d'arrêt quelconque dudit réseau, et précisent l'itinéraire entre ces deux points, itinéraire auquel s'applique la distance indiquée.

Ci-contre, à titre d'exemple, un extrait du « tableau des distances kilométriques entre les gares, stations et haltes du réseau de P.-L.-M. ».

Le numéro à gauche du tableau est le numéro d'ordre géographique de la gare; ce numéro est indiqué sur une liste alphabétique générale des gares, stations et haltes du réseau, qui fait connaître en même temps le numéro du fascicule où la gare figure en tête de colonne.

---

(1) V. notamment n° 512, p. 352, note.



Vu, sous réserve de la rectification des erreurs matérielles qui seraient ultérieurement reconnues.

Paris, .....

LE CONTROLEUR GÉNÉRAL,

XXX.

Fasc. n° 2

P.-L.-M.

DISTANCES KILOMÉTRIQUES

DES GARES CI-CONTRE aux GARES CI-APRÈS ou vice-versa	Melun		Bois-le-Roi		Fontainebleau- Avon		Thomery		Moret		Saint-Mammès		Montereau	
	DIRECTIONS	DISTANCES LÉGALES	DIRECTIONS	DISTANCES LÉGALES	DIRECTIONS	DISTANCES LÉGALES	DIRECTIONS	DISTANCES LÉGALES	DIRECTIONS	DISTANCES LÉGALES	DIRECTIONS	DISTANCES LÉGALES	DIRECTIONS	DISTANCES LÉGALES
378 Larnaud-Ruffey . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
379 Courlans . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
<b>Beaune à Saint-Loup-de-la-Salle</b>														
380 Le Vernois . . . . .	Dijon, Beaune	312	Dijon, Beaune	305	Dijon, Beaune	297	Dijon, Beaune	293	Dijon, Beaune	289	Dijon, Beaune	288	Dijon, Beaune	277
381 Sainte-Marie-la-Blanche . . . . .		313		306		298		294		291		289		279
<b>Chagny à Auxonne</b>														
382 Chaudenay (Saône-et-Loire) . . . . .	Joigny, Saulieu, Chaudenay	308	Joigny, Saulieu, Chaudenay	301	Joigny, Saulieu, Chaudenay	293	Joigny, Saulieu, Chaudenay	289	Joigny, Saulieu, Chaudenay	285	Joigny, Saulieu, Chaudenay	284	Joigny, Saulieu, Chaudenay	274
383 Demigny . . . . .		312		305		297		293		289		288		277
384 Saint-Loup-de-la-Salle . . . . .		317		311		302		298		295		293		283
385 Allerey . . . . .		325		313		310		306		302		301		290
386 Écuelles . . . . .		327		320		312		308		304		303		293
387 Chivres . . . . .		323		316		308		304		300		299		288
<i>Seurre, Pagny et Saint-Jean-de- Losne, voir nos 355 à 357.</i>	Tonnerre, Dijon, Saulon		Tonnerre, Dijon, Saulon		Tonnerre, Dijon, Saulon		Tonnerre, Dijon, Saulon		Tonnerre, Dijon, Saulon		Tonnerre, Dijon, Saulon		Tonnerre, Dijon, Saulon	
388 Trouhans . . . . .		307		300		292		288		284		283		273
389 Champdôtre-Pont . . . . .	Genlis	305	Genlis	298	Genlis	290	Genlis	285	Genlis	282	Genlis	280	Genlis	270
<b>Chalon-sur-Saône à Dôle</b>														
390 Sassenay . . . . .	Chalon	330	Chalon	323	Chalon	315	Chalon	310	Chalon	307	Chalon	306	Chalon	295
391 Gergy . . . . .		329		322		314		310		306		305		295
<i>Allerey, voir n° 385</i>	Joigny, Saulieu, Demigny		Joigny, Saulieu, Demigny		Joigny, Saulieu, Demigny		Joigny, Saulieu, Demigny		Joigny, Saulieu, Demigny		Joigny, Saulieu, Demigny		Joigny, Saulieu, Demigny	
392 Verdun-sur-le-Doubs . . . . .		330		323		315		310		307		306		295
<i>Saint-Bonnet-en-Bresse, voir n° 359</i>	Saulon, Navilly		Saulon, Navilly		Saulon, Navilly		Saulon, Navilly		Saulon, Navilly		Saulon, Navilly		Saulon, Navilly	
393 Pierre . . . . .		339		332		324		319		316		315		304

Les noms de gares portés dans la colonne « directions » sont des points qui jalonnent l'itinéraire.

Les guillemets dans la colonne des distances signifient qu'entre les deux gares auxquelles ils s'appliquent, Larnaud-Ruffey et Melun par exemple, l'itinéraire le plus court ne s'établit pas par toute voie P.-L.-M. Dans ce cas la colonne « directions » reste vide.

456. Indépendamment des tableaux des distances concernant chaque réseau, les sept grands réseaux (1) et le Syndicat des Ceintures de Paris ont dressé, conformément au désir exprimé par le ministre des travaux publics dans une circulaire ministérielle du 15 janvier 1892, des « tableaux des distances kilométriques appartenant à des réseaux différents ».

Cette publication, en vertu de la circulaire précitée, doit être « complétée tous les six mois par l'indication des changements survenus dans cet intervalle »; elle forme deux recueils, dits tableau A et tableau B, qui sont vendus au public par les administrations de chemins de fer, le premier en une brochure du prix de trois francs, le second en fascicules du prix de un franc chacun.

Le tableau A présente, pour les sept grands réseaux et les Ceintures de Paris, une liste alphabétique des gares, qui renseigne sur la nature des transports acceptés dans ces gares et indique la distance de chacune d'elles aux bifurcations voisines (2); il est complété par une notice expliquant la manière d'utiliser les renseignements fournis par les tableaux A et B, et se termine par une carte générale des réseaux français dont il sera reparlé plus loin.

Le deuxième volume contient les « tableaux B », dont chacun indique la distance (3), par l'itinéraire le plus court, des bifurcations d'un réseau aux bifurcations d'un autre réseau, ainsi que la longueur du parcours sur chacun des réseaux empruntés et les points de transit par lesquels passe l'itinéraire.

L'ensemble des tableaux A et B permet de calculer la distance la

---

(1) On compte ici pour deux l'ancien réseau de l'État et le réseau de l'Ouest racheté en 1908; ces deux parties du réseau de l'État ont, en effet, conservé leurs tarifs propres.

(2) La circulaire ministérielle du 15 janvier 1892 s'exprime ainsi à ce sujet : « Les gares de pleine ligne, pour le calcul de leurs distances aux gares des autres réseaux, seront rattachées aux deux gares de bifurcation immédiatement voisines et leur distance à ces gares, qui devra être, dans tous les cas, arrondie au kilomètre au-dessous, sera donnée par un tableau spécial. Le rattachement se fera d'ailleurs à l'axe même de ces gares lorsque les aiguilles de raccordement aboutiront à moins de 500 mètres dudit axe. »

(3) Ces distances sont arrondies au kilomètre supérieur.

plus courte et l'itinéraire à suivre entre deux gares quelconques appartenant à des réseaux différents, exception faite toutefois des distances entre les gares situées sur le périmètre ou à l'intérieur du périmètre de la Grande Ceinture, pour lesquelles il existe des tableaux spéciaux.

Un exemple, pris sur la notice explicative placée en tête du tableau A, fera comprendre comment sont présentés les tableaux des distances et comment ils doivent être utilisés.

Soit à calculer l'itinéraire le plus court entre Remiremont et Lavour.

En consultant le tableau A, auquel on doit toujours se reporter en premier lieu, on trouvera, au rang alphabétique des gares cherchées :

RÉSEAUX (1)	NOMENCLATURE DES GARES ET HALTES	DISTANCES AUX BIFURCATIONS entre lesquelles les gares et haltes de la colonne précédente sont situées	
		NOMS ET NUMÉROS DES BIFURCATIONS	DISTANCES
M	Lavour . . . . .	Saint-Sulpice-Tarn Tr. (22).	15*
		La Crémade ( <i>Bif. de</i> ) (25).	33
E	Remiremont. . . . .	Épinal ( <i>Bif. n° 2</i> ) (116).	23

(\*) Les distances marquées du signe \* doivent être majorées de 1 kilomètre lorsque les points de rattachement auxquels elles se rapportent sont utilisés comme transits. La majoration doit être forcée, s'il est nécessaire, de manière à atteindre toujours un minimum de 6 kilomètres par réseau.

La gare de Lavour, du réseau du Midi, est donc placée entre la bifurcation classée aux tableaux B sous le n° 22 (Saint-Sulpice-du-Tarn-transit) et celle classée n° 25 (bifurcation de la Crémade); elle est à 15 kilomètres de la première et à 33 kilomètres de la seconde. Quant à la gare de Remiremont, du réseau de l'Est, située sur une ligne qui se termine par des culs-de-sac (Cornimont, Bussang), elle est à 23 kilomètres de la bifurcation n° 116 (bifurcation n° 2 d'Épinal).

En possession de ces premiers renseignements, on se reporte au tableau B, Est-Midi, sur lequel on doit trouver en tête de colonne, à

(1) Les lettres placées dans cette colonne ont la signification suivante : C signifie Petite Ceinture de Paris; G. C, Grande Ceinture de Paris; 2 C, les deux Ceintures de Paris; N, réseau du Nord; E, réseau de l'Est; O, réseau de l'Ouest; Or, réseau d'Orléans; L, réseau de Paris-Lyon-Méditerranée; M, réseau du Midi; Et, réseau de l'État; L.R, ligne départementale de Ligré-Rivière à Richelieu.

leur ordre alphabétique, les bifurcations du réseau de l'Est, et dans la colonne de gauche, au rang que leur assigne leur numéro, les bifurcations du réseau du Midi.

Ce tableau donne :

NUMÉROS D'ORDRE	DES GARES de BIFURCATION OU DE TRANSIT ci-contre aux GARES DE BIFURCATION OU DE TRANSIT ci-après et <i>vice-versa</i> (1)	<i>Épinal</i> (Bifurcation n° 2)		
		DISTANCES TOTALES	DISTANCES SUR LE RÉSEAU DU MIDI	DIRECTIONS ET DISTANCES sur les AUTRES RÉSEAUX
22	Saint-Sulpice-Tarn Tr. . . .	840	»	138 Gray 402 Arvant 300 (Or)
25	<i>La Crémade (Bif. de)</i> . . . .	865	178	138 Gray 549 Montpellier

C'est-à-dire :

1° La distance la plus courte de la bifurcation n° 2 d'Épinal à Saint-Sulpice-du-Tarn-transit est de 840 kilomètres et se décompose ainsi :

Bifurcation n° 2 d'Épinal à Gray (parcours Est) . . . .	138 km.
De Gray à Arvant (parcours P.-L.-M.) . . . . .	402 —
D'Arvant à Saint-Sulpice-du-Tarn (parcours Orléans). . .	300 —
TOTAL. . . . .	840 km.

2° La distance de la même bifurcation à la bifurcation de la Crémade est de 865 kilomètres et se décompose ainsi :

Bifurcation n° 2 d'Épinal à Gray (parcours Est) . . . .	138 km.
De Gray à Montpellier (parcours P.-L.-M.) . . . . .	549 —
De Montpellier à la bifurcation de la Crémade (parcours Midi). . . . .	178 —
TOTAL. . . . .	865 km.

(1) Les noms inscrits en italique dans les *en-tête* ou dans la *première colonne* verticale ne se rapportent pas à des gares, mais à de simples points de transit ou de bifurcation indiqués dans le tableau B uniquement pour le calcul des distances entre les gares.

Pour déterminer enfin l'itinéraire le plus court entre Remiremont et Lavour il y a lieu d'essayer les deux combinaisons possibles :

D'Épinal (bifurcation n° 2) à La Crémade (bifurcation de)	865 km.
De La Crémade (bifurcation de) à Lavour . . . . .	33 —
Ensemble . . . . .	<u>898 —</u>
D'Épinal (bifurcation n° 2) à Saint-Sulpice-du-Tarn. . . . .	840 —
De Saint-Sulpice à Lavour . . . . .	15*—
Ensemble . . . . .	<u>855 km.</u>

Cette dernière combinaison, donnant le total le plus faible, doit être choisie. Mais le parcours entre Arvant et Saint-Sulpice emprunte les rails du réseau d'Orléans, tandis que de Saint-Sulpice à Lavour il se fait sur le réseau du Midi; Saint-Sulpice est donc utilisée comme gare de transit, et dès lors en vertu de l'astérisque, la distance de Saint-Sulpice à Lavour doit être majorée de 1 kilomètre, ce qui la porte à 16 kilomètres.

Finalement la distance la plus courte entre Remiremont et Lavour doit être comptée de la manière suivante :

De Remiremont à Épinal . . . . .	23 km.
D'Épinal à Gray . . . . .	138 —
Total du parcours Est. . . . .	<u>161 km.</u>
De Gray à Arvant (parcours P.-L.-M.) . . . . .	402 —
D'Arvant à Saint-Sulpice (parcours Orléans) . . . . .	300 —
De Saint-Sulpice à Lavour (parcours Midi) . . . . .	16 —
Distance totale : . . . . .	<u>879 km.</u>

L'itinéraire sur chaque réseau, serait, en cas de doute, déterminé, comme il a été dit plus haut, au moyen des tableaux des distances de ce réseau.

457. On mentionnera ici, moins dans un but documentaire qu'à titre de curiosité judiciaire, un arrêt de la chambre civile aux termes duquel « les tableaux de distances dressés en exécution de l'article 42 du cahier des charges servant légalement de base au calcul des taxes de parcours, sont d'ordre public et ne peuvent être modifiés par les conventions des parties ni par les décisions judiciaires » (1).

(1) Cass. civ. 21 janv. 1901 (Ch. de fer de l'Est de Lyon c. Grammont).

A la vérité il s'agissait en l'espèce d'un tableau de distances annexé à un tarif, et certaines circonstances particulières pouvaient justifier la décision de la cour; mais le principe, dans les termes où il a été formulé, n'en est pas moins erroné.

L'article 42 du cahier des charges contient en effet seulement ceci, au sujet des distances à prendre pour base du calcul des taxes et par suite des délais :

« La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

« Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

« Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0 fr. 40. »

Le calcul des taxes doit donc se faire, en principe (1), d'après les distances réellement parcourues; ce sont ces distances qui, seules, « sont d'ordre public et ne peuvent être modifiées par les conventions des parties ni par les décisions judiciaires »; quant aux tableaux de distances dressés avec ou sans l'approbation de l'Administration supérieure, ils doivent seulement être présumés exacts, et s'il était établi qu'ils contiennent des erreurs, c'est évidemment aux distances réelles, mesurées sur le terrain, qu'il y aurait lieu de recourir. Au reste, ainsi qu'en témoigne le visa approbatif apposé en tête de ces tableaux par le contrôleur général de l'exploitation commerciale (2), ils ne sont approuvés que « sous réserve de la rectification des erreurs matérielles qui seraient ultérieurement reconnues ».

458. Les tableaux dont il vient d'être parlé présentent d'ailleurs de sérieuses garanties d'exactitude et d'authenticité. Les distances qui y sont portées sont celles qu'a fournies le chaînage officiel fait contradictoirement, avant l'ouverture des sections ou des stations nouvelles, entre les fonctionnaires du contrôle et les représentants du réseau intéressé.

On les compte ordinairement d'axe en axe des bâtiments de voyageurs ou jusqu'au butoir dans les gares terminus, sous la seule réserve de certaines réductions en cas de rebroussements.

(1) Ce principe comporte une exception dont il est parlé n° 458.

(2) V. le spécimen publié n° 455, p. 287.

Quelquefois, cependant, on substitue aux distances réelles des *distances d'application* ou *distances à compter*, admises par décision spéciale à raison de circonstances susceptibles de les justifier.

Ces distances peuvent être supérieures ou inférieures aux distances réelles.

Comme exemple des premières on cite le cas des parcours qui empruntent le pont de la Garonne à Bordeaux : les compagnies d'Orléans et du Midi, concessionnaires, pour moitié chacune, des raccordements de leurs lignes à Bordeaux (gare de la Bastide à la gare Saint-Jean, situées l'une sur la rive droite, l'autre sur la rive gauche de la Garonne), ont été autorisées à compter pour 5 kilomètres, dans les tarifs, la longueur de ces raccordements, qui n'est en réalité que de 3 kilomètres. Cette majoration leur a été attribuée en compensation des sommes considérables dépensées par elles pour la construction du pont sur la Garonne.

Les exemples de distances à compter inférieures aux distances réelles sont beaucoup plus fréquents. On citera, à cause de son caractère tout à fait exceptionnel, la distance de Marseille à Cette, qui, étant en réalité de 178 kilomètres, ne doit être comptée dans certains cas que pour 160. La compagnie du Midi avait offert de construire une ligne entre ces deux points, mais le Gouvernement, prenant en considération la concurrence que la ligne nouvelle aurait pu faire aux lignes préexistantes du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, refusa d'approuver ce projet, en même temps que, par une convention du 1<sup>er</sup> mai 1863 approuvée par décret du 11 juin suivant, la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée s'engageait, « en ce qui concerne la ligne de Cette-Marseille », à réduire « à cent soixante pour les points extrêmes de la ligne le nombre de kilomètres soumis au tarif pour les voyageurs ainsi que pour les marchandises à destination ou en provenance de Cette ou du réseau du Midi ».

Étant donné que les dispositions de l'article 42 du cahier des charges ont le caractère d'un tarif maximum (V. n<sup>o</sup> 261), il est à remarquer que si les distances à compter inférieures aux distances réelles peuvent résulter de simples décisions ministérielles, les distances à compter supérieures aux distances réelles ne peuvent être légalement déterminées que par des documents d'une autorité légale au moins équivalente à celle du cahier des charges. C'est, du reste, ce qui a eu lieu pour la majoration de distance relative au pont de Bordeaux dont il a été parlé plus haut : à cette époque où le cahier des charges pouvait être modifié par un décret (V. n<sup>o</sup> 431), la majoration relative au pont de Bordeaux a fait l'objet d'une convention approuvée par décret du 1<sup>er</sup> août 1857.

#### § 4. — Heures d'ouverture et de fermeture des gares.

459. Textes fixant le temps pendant lequel les gares doivent rester ouvertes aux services d'expéditions et d'arrivages. — 460. Les administrations ont la faculté d'ouvrir leurs gares plus tôt et de les fermer plus tard que l'heure prévue. — 461. A la condition de procéder à cet égard par voie de mesure générale. — 462. Mais, suivant la Cour de cassation, les opérations faites en dehors des heures indiquées dans les textes réglementaires doivent être reportées à l'heure d'ouverture suivante. — 463. Ouverture des gares au service des voyageurs et des bagages. — 464. Remarque sur l'heure indiquée par les horloges des gares.

459. L'article 50 du cahier des charges, qui fixe le mode de calcul des délais, ajoute ensuite :

« L'Administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes. »

Conformément à ces dispositions, le ministre des travaux publics a réglé les heures d'ouverture et de fermeture des gares, ainsi que les exceptions concernant la livraison des denrées, dans l'arrêté, relatif aux délais, qui porte la date principale du 12 juin 1866 (V. n° 475).

Ci-après le texte des articles 5 et 13 de cet arrêté, applicables respectivement à la grande et à la petite vitesse (1) :

« ART. 5 (2). — Les expéditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare.

« Du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre, les gares seront ouvertes, pour la réception et la livraison des marchandises à grande vitesse, à 6 heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à 8 heures du soir.

« Du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mars, elles seront ouvertes à 7 heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à 8 heures du soir.

« Toutefois, le lait, les fruits, la volaille, la marée et les autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris et des autres villes désignées par l'Administration supérieure, les compagnies entendues, seront mis à la disposition des destinataires, de nuit comme de jour, dans le délai fixé à l'article 4 (3).

(1) Voir en outre, n° 794, l'arrêté ministériel du 12 mai 1883.

(2) Complété ou modifié par divers arrêtés, le dernier portant la date du 17 avril 1908.

(3) Consulter, au sujet de la livraison des denrées pendant la nuit et de la fermeture momentanée (partielle ou totale) de quelques gares à certaines heures de la journée, les tarifs des diverses administrations de chemins de fer.



« Les gares seront fermées les dimanches et jours fériés, à partir de 11 heures du matin, tant à la réception qu'à la livraison des marchandises de grande vitesse.

« Les marchandises à destination des gares pourvues d'un service de factage ou de réexpédition organisé par le chemin de fer, et pour lesquelles la remise à domicile aura été prescrite par l'expéditeur, ne seront pas présentées au domicile des destinataires les dimanches et jours fériés.

« Les livraisons à domicile ainsi différées devront être faites le premier jour ouvrable qui suit le dimanche ou le jour férié : à Paris, par le service de factage de la matinée; dans les autres villes, par le premier service de factage régulier.

« Toutefois, la réception en gare du lait et des pots à lait vides en retour et des paquets de journaux, et la livraison, tant en gare qu'à domicile, du lait et des pots à lait vides en retour, des paquets de journaux, des animaux vivants, des volailles, du gibier, du poisson, des huîtres et coquillages, du pain, de la viande abattue, de la bière, de la levure, du vin doux, de la glace à rafraîchir, des fruits frais, des fleurs coupées, des légumes frais, du beurre, du fromage, des œufs et des produits pharmaceutiques, auront lieu les dimanches et jours fériés comme les autres jours et dans les mêmes délais.

« Lorsque le délai de mise à la disposition en gare expire après 11 heures du matin, les dimanches et jours fériés, pour des marchandises non inscrites dans la nomenclature ci-dessus, l'expiration de ce délai est reportée au premier jour ouvrable qui suit le dimanche ou le jour férié, deux heures après l'ouverture de la gare. En outre, et pour celles de ces marchandises qui seraient mises à la disposition des destinataires dans la matinée d'un dimanche ou d'un jour férié, le point de départ du délai d'enlèvement est reporté au premier jour ouvrable suivant. Le calcul des droits de magasinage est opéré en conséquence.

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux bagages non accompagnés, qui continueront à être expédiés et livrés les dimanches et jours fériés dans les mêmes conditions que les bagages ordinaires.

« ART. 13 (1). — Du 16 mars au 15 octobre, les gares seront ouvertes, pour la réception et la livraison des marchandises à petite vitesse, à 6 heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à 6 heures du soir.

« Du 16 octobre au 15 mars, elles seront ouvertes à 7 heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à 5 heures du soir.

---

(1) Modifié et complété par divers arrêtés, le dernier en date du 17 avril 1908.

« Les gares seront fermées les dimanches et jours fériés toute la journée, tant à la réception qu'à la livraison des marchandises de petite vitesse, même de celles expédiées par wagon complet, dont la manutention incombe au commerce.

« Toutefois, la réception en gare du lait, des pots à lait vides en retour et la livraison en gare du lait et des pots à lait vides en retour, des animaux vivants et autres marchandises énumérées au huitième paragraphe de l'article 5, auront lieu les dimanches et jours fériés jusqu'à 10 heures du matin.

« Le 14 juillet, à l'occasion de la fête nationale, les gares de petite vitesse seront fermées à la livraison et à la réception de toutes les marchandises sans exception.

« Lorsque deux jours fériés se présenteront consécutivement, les gares seront ouvertes le second jour jusqu'à 10 heures du matin à la réception et à la livraison de toutes les marchandises. Dans le cas où le second jour férié se trouverait être le 14 juillet, les gares seraient ouvertes à la livraison des marchandises le premier jour férié jusqu'à 10 heures du matin.

« Les marchandises à destination des gares pourvues d'un service de camionnage ou de réexpédition organisé par le chemin de fer et pour lesquelles la remise à domicile aura été prescrite par l'expéditeur, ne seront pas présentées au domicile des destinataires les dimanches et jours fériés.

« Les marchandises transportées sous le régime des trains désignés seront assimilées aux marchandises de grande vitesse.

« Lorsque les délais de livraison, d'enlèvement, de chargement et de déchargement des marchandises expirent un dimanche ou un jour férié, l'expiration de ces délais est reportée au premier jour ouvrable suivant; le calcul des droits de magasinage et de stationnement des wagons sera opéré en conséquence.

« En outre, si le premier jour pour lequel des droits de magasinage ou de stationnement sont dus se trouve être un dimanche ou un jour férié, ce dimanche ou ce jour férié est déduit pour la perception des droits. »

460. Il importe de remarquer, dans ces textes, la différence caractéristique qui distingue les dispositions concernant les dimanches et jours fériés de celles relatives aux heures de nuit : « les gares seront fermées les dimanches et jours fériés, à partir de 11 heures du matin, tant à la réception qu'à la livraison des marchandises de grande vitesse », dit l'article 5; « les gares seront fermées les dimanches et jours fériés, » dit également l'article 13, « toute la journée, tant à la

réception qu'à la livraison des marchandises de petite vitesse, etc. » Ce sont là des règles formelles, ne comportant d'autres exceptions que celles stipulées par l'arrêté lui-même.

Pour les heures de nuit, le texte prévoit que les gares seront ouvertes « au plus tard » à telle heure, et fermées « au plus tôt » à telle autre heure, semblant bien indiquer par là qu'elles pourront être ouvertes plus tôt ou fermées plus tard que les heures prévues. C'est, du reste, ce qu'admettent la plupart des auteurs et même une jurisprudence déjà ancienne.

« Les heures fixées par les arrêtés de 1866 et 1887 », écrit M. Picard (1), « ne constituent que des limites obligatoires pour les compagnies. Celles-ci ont la faculté d'ouvrir leurs gares plus tôt et de les fermer plus tard. La Cour de cassation l'avait reconnu antérieurement par un arrêt du 18 janvier 1864 (C<sup>1</sup>e de P.-L.-M. contre Bonnaud). Elle l'a de nouveau constaté depuis (4 août 1875, C<sup>1</sup>e de P.-L.-M. contre Chabanne). »

Et en effet l'arrêt du 18 janvier 1864 s'exprime ainsi :

« Cet article (le texte qui est aujourd'hui l'article 5 de l'arrêté du 12 juin 1866) a eu surtout pour but de ne pas permettre d'ouvrir les gares après 6 heures du matin, mais n'a pas défendu de les ouvrir plus tôt. Considéré à ce point de vue, il ne constitue pas une disposition d'ordre public à laquelle il n'est pas permis de déroger (2). »

Quant à l'arrêt du 4 août 1875 cité par M. Picard, on s'abstiendra d'en faire état ici, car il a paru étranger à la question, mais on mentionnera, comme faisant application de la jurisprudence de l'arrêt de 1864 et comme consacrant implicitement sa doctrine, un arrêt de 1874, dans lequel on lit ce qui suit :

« Il est reconnu par le jugement attaqué (3), et d'ailleurs non contesté, que Calvier a remis sa marchandise à la gare de Saincaize le 17 janvier à 11 heures du soir, et qu'elle lui a été livrée, en gare de Valence, le lendemain à 11<sup>h</sup> 58 du soir;

« En appliquant à ces faits les dispositions de l'article 2 de l'arrêté ministériel précité, on trouve que le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toute classe, correspondant avec Valence et partant au moins trois heures après la remise ci-dessus constatée, était le train n<sup>o</sup> 619, partant de Saincaize à 7<sup>h</sup> 09 du matin, etc. (4). »

(1) *Loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 615.

(2) Cass. req. 18 janv. 1864 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Bonnaud).

(3) Trib. com. Romans, 3 mai 1872 (Calièr c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

(4) Cass. civ. 4 fév. 1874 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Calvier).

La Cour de cassation admettait ainsi sans aucune hésitation (et, d'ailleurs, la compagnie en cause sentait, sans doute, la faiblesse de la thèse contraire, puisqu'elle ne la présentait même pas) qu'une opération pût être valablement faite dans une gare pendant le temps de fermeture autorisé par l'arrêté de 1866, et que le délai pût être compté à partir de l'heure réelle (en l'espèce, 11 heures du soir) où cette opération avait été effectuée.

461. On doit cependant formuler à ce sujet une réserve, qui ne donnera, d'ailleurs, que plus de force au principe.

« Toutefois », ajoute M. Picard (1), « elles (les compagnies) ne peuvent procéder que par voie de mesure générale applicable sans distinction à tous les expéditeurs; sinon, elles violeraient le principe d'égalité inscrit dans les articles 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et 49 du cahier des charges, qui prescrivent d'effectuer les transports « sans tour de faveur. »

De même Lamé Fleury, après avoir cité un extrait de l'arrêt du 18 janvier 1864 (2) :

« Il suffit qu'il s'agisse d'une mesure bien générale. »

Féraud-Giraud (3) :

« Les compagnies peuvent par suite d'ordres intérieurs de service indiquer une heure d'ouverture antérieure à celle fixée par l'arrêté, et une heure de fermeture postérieure... »

« Toutefois cette mesure doit être une mesure générale, et elle ne saurait être tolérée si elle n'était pratiquée qu'en faveur de certains intéressés et par voie exceptionnelle. »

M. Louis Josserand (4) :

« Les compagnies ne sont pas liées au même degré par toutes les prescriptions que nous avons rapportées : si elles ne peuvent pas, sans une autorisation ministérielle, ouvrir leurs gares les dimanches et jours fériés, rien ne les empêche d'accepter un colis, les jours ordinaires, avant l'heure réglementaire d'ouverture ou après celle de fermeture. Mais elles doivent alors prendre une mesure générale et la porter à la connaissance du public... »

Enfin, une circulaire ministérielle, adressée le 21 avril 1909 aux administrateurs des compagnies de chemins de fer, fixe dans les termes suivants la doctrine de l'Administration, qui peut, en la circonstance,

(1) *Loc. cit. supra*, 460.

(2) *Op. cit. (supra*, 142, p. 70, note), p. 902, note 1.

(3) *Op. cit. (supra*, 143, p. 71, note 3), t. I, n° 301.

(4) *Op. cit. (supra*, 203, p. 119, note 1), note 4 de p. 291, *in fine*.

être considérée comme équivalant à une prescription réglementaire, puisque le ministre des travaux publics est, en matière d'ouverture et de fermeture des gares, dans la limite assignée à ses pouvoirs :

« Mon attention a été appelée, par le service du contrôle commercial, sur les dérogations que les administrations de chemins de fer sont parfois conduites à apporter au régime légal des gares de petite vitesse; ces dérogations consistent dans l'ouverture de la gare, soit en semaine, en dehors des heures fixées par l'arrêté du 17 avril 1908, soit le dimanche ou un jour férié.

« Il me paraît utile de préciser les conditions dans lesquelles ces dérogations peuvent valablement intervenir.

« En ce qui concerne le premier point, je constate que les périodes d'ouverture des gares de marchandises P. V., fixées par l'Administration pour les jours ouvrables, ne sont que des minima; par suite, les compagnies peuvent, sans autorisation spéciale, augmenter la durée de ces périodes, mais à la condition expresse, afin de maintenir l'égalité de traitement, que la mesure prise s'étende à toutes les marchandises sans distinction. Au contraire, si l'ouverture ne doit s'appliquer qu'à une certaine catégorie de marchandises, une autorisation ministérielle est nécessaire.

« En ce qui concerne le deuxième point, je rappelle que le régime légal des gares de petite vitesse, les dimanches et jours fériés, est celui de la fermeture complète. Il n'y peut, dès lors, être dérogé, en principe, qu'en vertu d'une décision ministérielle; la nécessité d'une ouverture exceptionnelle peut, d'ailleurs, toujours être prévue suffisamment à l'avance, pour que cette décision soit susceptible d'être sollicitée et obtenue en temps utile.

« Dans tous les cas, la dérogation doit être portée le plus rapidement possible à la connaissance du public, afin que tous les intéressés soient en situation d'en profiter.

« Je vous prie de vouloir bien tenir compte éventuellement à l'avenir des considérations qui précèdent, dans l'établissement des dérogations qui vous paraîtraient nécessaires. »

**462.** Les principes exposés dans les deux numéros précédents paraissant incontestables, il en devrait résulter que lorsqu'une administration a, sans violer le principe de l'égalité, accepté une expédition pendant le temps où ses gares pouvaient être fermées, cette acceptation n'en est pas moins pleinement valable et l'engage au point de vue des délais (ainsi que l'avait implicitement reconnu l'arrêt précité du 4 février 1874) à partir du moment où l'objet à transporter a été remis entre ses mains.

La Cour de cassation n'admet cependant pas cette manière de voir; l'arrêt ci-après des chambres réunies a nettement adopté la solution contraire.

« Vu les articles 97 du Code de commerce, 2, 4 et 5 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866;

« Attendu que Phalippon a, le 19 juillet 1881, à 1 heure du matin, remis des veaux à la gare de Cette, pour être expédiés, en grande vitesse, à destination de Nice;

« Attendu que, cette remise ayant été faite pendant le *temps fixé* par l'article 5 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 *pour la fermeture des gares*, le train réglementaire pour l'expédition de la marchandise était, aux termes de l'article 2 du même arrêté combiné avec ledit article 5, le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes partant *trois heures après l'ouverture*, c'est-à-dire le train n° 870, partant de Cette à 10<sup>h</sup> 04 du matin et arrivant à Nice le lendemain, 20 juillet, dans la matinée, à 8<sup>h</sup> 30;

« Attendu que le jugement attaqué (1), tout en constatant que c'est bien le 20 juillet et à cette heure que les veaux sont arrivés à Nice, a néanmoins condamné la compagnie à 400 francs de dommages-intérêts envers Phalippon, à raison d'un retard dans l'expédition; que le jugement se fonde, pour établir ce prétendu retard, sur ce que la gare de Cette était, de fait, ouverte au service de la grande vitesse le 19 juillet, à 1 heure du matin, — que la compagnie a reçu les veaux de Phalippon sans aucune observation et qu'elle les a expédiés par le train de 3<sup>h</sup> 30 du matin, qui devait les amener à Nice dans la soirée du même jour;

« Mais attendu qu'en acceptant la marchandise à une heure à laquelle elle pouvait se refuser à la recevoir et en la faisant partir par un train non obligatoire, la compagnie n'a dérogé ni pu déroger à l'ensemble des délais réglementaires de transport tels qu'ils ont été fixés par l'autorité administrative; que ces délais sont obligatoires pour la compagnie aussi bien que pour les expéditeurs et qu'il n'est permis d'y renoncer ni expressément ni tacitement; qu'il en est de même de la *prorogation de ces délais résultant du temps de fermeture réglementaire* des gares; qu'une renonciation à se prévaloir de cette prorogation constituerait une convention particulière ayant pour objet l'abréviation desdits délais et par suite dépourvue de toute efficacité; qu'il suit de là qu'en statuant comme il l'a fait, le jugement attaqué a faussement appliqué et par suite violé les dispositions susvisées;

« Casse et annule (2). »

Bien que cette jurisprudence se soit constamment maintenue depuis, et dans des termes à peu près identiques (3), on se permettra

---

(1) Trib. com. Grasse, 16 mai 1884 (Phalippon c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

(2) Cass. ch. réunies 8 déc. 1886 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Phalippon).

(3) Cass. civ. 12 nov. 1900 (Ch. de fer de l'Ouest c. Lebaudy), 6 juill. 1904 (Ch. de fer de l'État c. Gauvreau), 27 nov. 1905 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Mourvillier).

d'émettre l'avis qu'il y a excès dans l'interprétation que fait la Cour suprême de l'arrêté de 1866.

On ne peut, sans dépasser la portée du texte, parler du temps « fixé pour la fermeture des gares » : l'article 5, cité par l'arrêt, entend que les gares ne soient pas ouvertes après 6 heures du matin, mais, comme le disait la Cour de cassation elle-même le 18 janvier 1864, il n'a pas « défendu de les ouvrir plus tôt »; il veut que les gares ne soient pas fermées avant 8 heures du soir, mais il ne défend pas de les fermer plus tard. Il fixe, en un mot, le temps minimum pendant lequel les gares *devront rester ouvertes*, mais c'est seulement par voie de conséquence que se trouve déterminé le temps maximum pendant lequel elles *pourront demeurer fermées*.

Pour des raisons analogues il ne saurait être question de la « prorogation des délais résultant du temps de fermeture réglementaire des gares » : il n'y a pas de temps de *fermeture réglementaire*, mais seulement un temps *minimum d'ouverture réglementaire* en dehors duquel on pourra ne rencontrer aucun employé aux services d'enregistrement des expéditions.

En tout cas, si l'on tenait compte, dans le service des gares, de la jurisprudence dont il vient d'être parlé, la pratique n'en serait pas moins gênante pour les chemins de fer que pour les expéditeurs eux-mêmes : ces derniers se verraient forcés, en effet, de remettre leurs expéditions (de grande vitesse) dès la veille au soir, pour profiter des trains de nuit ou des trains du matin partant moins de trois heures après l'ouverture normale du lendemain, et les administrations devraient assurer la garde de ces expéditions, dans leurs gares, durant toute la nuit, ce qui, faute d'employés, de locaux et d'aménagements *ad hoc*, serait quelquefois fort difficile.

Mais les choses s'arrangent, d'ordinaire, de façon beaucoup plus commode pour les deux parties, et c'est toujours d'accord avec le chef de gare, sinon à sa demande, qu'un expéditeur amène, par exemple, son cheval à 1 heure du matin pour le train de 3<sup>h</sup> 30, comme dans l'espèce qui a fait l'objet de l'arrêt du 8 décembre 1886. C'est pourquoi il paraît vraiment bien dur que si un retard se produit dans le transport, on puisse opposer à l'expéditeur la prétendue non-validité de la remise effectuée avant l'heure d'ouverture extrême prévue par l'arrêté.

Au surplus, si les administrations donnaient à leur personnel des instructions officielles et générales (V. le numéro précédent) leur prescrivant d'accepter certaines expéditions pendant le temps de fermeture autorisé, les opérations faites en conformité de ces instructions seraient certainement valables, et la jurisprudence des arrêts

précités ne pourrait leur être appliquée; il est donc peu moral que ces administrations bénéficient elles-mêmes de ce que, au lieu de légitimer, par des instructions officielles, les pratiques de ce genre, elles se contentent de leur laisser le caractère d'une tolérance extraréglementaire, incapable, comme telle, d'engager leur responsabilité; seuls les tiers devraient être fondés à se prévaloir du défaut de régularité de cette tolérance, si elle avait lésé leurs intérêts (v. g. l'expéditeur dont on refuserait les envois à une heure où l'on accepte ceux de certains de ses concurrents).

**463.** Les heures d'ouverture et de fermeture des gares fixées par l'arrêté de 1866 s'appliquent exclusivement aux services d'expéditions et d'arrivages; cela résulte du texte lui-même : « les gares seront ouvertes... pour la réception et la livraison des marchandises, etc... » Quant au service des voyageurs et de leurs bagages, il est réglé par d'autres documents.

La police des cours des gares et stations fait l'objet, conformément à l'article 1<sup>er</sup> du règlement de 1846-1901, d'arrêtés préfectoraux (V. n<sup>o</sup> 191) dont le modèle uniforme comporte, sous le titre : « Gares et stations de voyageurs », un article 1<sup>er</sup> ainsi conçu :

« Les cours des gares et stations seront ouvertes une demi-heure au moins avant le départ ou l'arrivée du premier train du matin. Elles pourront être fermées après le départ ou l'arrivée du dernier train du soir. »

Enfin les heures d'ouverture et de fermeture des guichets de distribution des billets de voyage et des guichets d'enregistrement des bagages, sont fixées par certaines dispositions des tarifs généraux : c'est seulement dans le chapitre consacré à ces tarifs qu'on en fera l'étude complète; il suffit de noter ici qu'elles sont déterminées par les heures de départ des trains.

**464.** Suivant un usage fort ancien, sanctionné par une circulaire ministérielle du 24 septembre 1892 et porté à la connaissance du public par les affiches officielles des horaires, la marche des trains était autrefois « réglée sur l'heure légale, avec un retard de cinq minutes »; comme conséquence de cet usage, on devait distinguer dans les gares l'heure extérieure, qui était l'heure légale (1), de l'heure intérieure, heure des quais, heure du régulateur, sur laquelle se réglait la marche des convois.

---

(1) En vertu d'une loi du 14 mars 1891 l'heure légale était « l'heure temps moyen de Paris ».



Il s'ensuivait que tout délai calculé d'après l'heure réglementaire d'un train devait tenir compte du retard de cinq minutes imposé à l'heure du régulateur, tandis que les heures d'ouverture et de fermeture des gares déterminées par l'arrêté de 1866 s'entendaient évidemment de l'heure légale sans aucun retard, puisque rien n'indiquait qu'il en dût être autrement.

La différence de cinq minutes entre les horloges extérieures et intérieures n'existe plus; elle a été supprimée en vertu d'une circulaire du 1<sup>er</sup> mars 1911, qui s'exprime ainsi :

« Le Sénat a voté, dans sa séance du 10 février 1911, la proposition de loi adoptée par la Chambre des députés et portant modification de l'heure légale française, pour la mettre en concordance avec le système universel des fuseaux horaires.

« La nouvelle loi est ainsi conçue :

« ARTICLE UNIQUE. — L'heure légale en France et en Algérie est « l'heure temps moyen de Paris retardée de neuf minutes vingt et une « secondes. »

« Ladite loi ne doit être promulguée qu'au dernier moment, afin de donner le temps nécessaire pour prendre les mesures transitoires.

« A l'occasion de cette modification, j'ai décidé de rapporter la circulaire ministérielle du 24 septembre 1892 qui a consacré l'usage d'après lequel la marche des trains était réglée en France sur l'heure légale, retardée de cinq minutes. Il a été reconnu, en effet, qu'il n'y avait aucune raison de maintenir cette différence de cinq minutes entre l'heure intérieure et l'heure extérieure des gares.

« Or, il importe, au point de vue, notamment, des correspondances de trains, que la modification de l'heure ainsi que la suppression de la différence de cinq minutes soient effectuées en même temps sur tous les réseaux.

« J'ai, en conséquence, fixé à la nuit du 10 au 11 mars 1911, à minuit, le moment où toutes les horloges intérieures et extérieures des chemins de fer devront être réglées d'après la nouvelle heure légale.

« Vous aurez à prendre sous votre responsabilité les mesures que vous jugerez convenables pour l'exécution des prescriptions qui précèdent.

« Je vous prie seulement de prévenir sans retard le public de ces changements, par voie d'affiches, et de remplacer, en temps utile, sur les documents relatifs aux horaires, la mention conforme à la circulaire susvisée de 1892 par le texte suivant : « La marche des trains « est réglée sur l'heure légale », les mots : « avec un retard de cinq « minutes » étant supprimés. »

Cette circulaire a été adressée par le ministre des travaux publics

aux administrations des chemins de fer relevant directement de son autorité; des instructions identiques ont été données par les préfets aux compagnies de chemins de fer d'intérêt local et de tramways (1) : il est donc aujourd'hui obligatoire, pour tous les chemins de fer et tramways, de régler leurs horloges, tant intérieures qu'extérieures, sur l'heure légale, telle qu'elle est définie par la loi du 10 février 1911.

Il résulte de ce nouveau régime que la distinction signalée au début du présent numéro n'a plus aucun intérêt : marche des trains et délais de toute nature se calculent d'après l'heure légale.

D'autre part, les administrations de chemins de fer ne pourront plus soutenir, comme elles l'ont fait quelquefois dans le passé, en vue de couvrir la responsabilité résultant du mauvais fonctionnement de leurs horloges, « que l'horloge extérieure d'une gare de chemin de fer ne fournit l'heure au public qu'à titre de renseignement; qu'aucun règlement n'impose aux compagnies d'assurer l'heure légale aux endroits où généralement ces horloges sont placées; que leur responsabilité ne saurait être engagée en cas de mauvais fonctionnement ou arrêt de ces appareils » (2).

## SECTION II

### *Délais pour le contrat de voyage.*

465. Le délai de transport pour les voyageurs et les accessoires qui les suivent expire à l'heure réglementaire d'arrivée du train. — 466. Les personnes non munies de billets doivent justifier de leurs droits suivant les règles ordinaires. — 467. Les conditions du tarif appliqué et celles de l'horaire servent de base au règlement des litiges pour retard. — 468. Les voyageurs ne peuvent se plaindre que du retard des trains qu'ils devaient prendre. — 469. Il n'est pas dû d'indemnité à raison des retards implicitement autorisés par les horaires. — 470. Une correspondance manquée qui n'était pas garantie ne suffit pas à justifier une action en responsabilité contre le chemin de fer. — 471. Il faut au moins qu'une faute puisse être reprochée à celui-ci.

465. Les horaires et affiches prévus par l'article 43 du règlement de 1846-1901 ayant un caractère rigoureusement obligatoire, le délai de transport expire, pour les voyageurs et les accessoires (bagages ou chiens) qui doivent les suivre, avec l'heure d'arrivée réglementaire du train auquel ils avaient droit (V. n° 439).

---

(1) *Journal des transports* du 11 mars 1911, p. 125.

(2) Trib. com. Lisieux, 9 déc. 1905 (Aupoix c. Ch. de fer de l'Ouest); voir aussi J. de p. Bordeaux, VI<sup>e</sup> arrondissement, 3 sept. 1909 (Aumont c. Ch. de fer du Midi).

Si le train dans lequel le voyageur a régulièrement pris place arrive à destination avec un retard d'un quart d'heure, le délai est dépassé d'un quart d'heure au moins.

Si, le train étant arrivé à destination à son heure réglementaire, le voyageur ne peut, du fait des agents du chemin de fer, quitter la gare qu'après un certain temps au delà de la tolérance due pour les opérations d'arrivée (v. g. le déchargement et la délivrance des bagages), le délai est dépassé d'une durée égale à ce temps.

Enfin si, du fait des mêmes agents, le voyageur a dû emprunter, soit au départ, soit en cours de route, un train autre que celui sur lequel il était en droit de compter, le délai sera dépassé de tout le temps écoulé depuis l'heure réglementaire d'arrivée du train auquel ce voyageur avait droit, jusqu'à l'heure effective d'arrivée du train qu'il a été obligé de prendre.

**466.** Il y a lieu de distinguer, à ce point de vue, le voyageur muni d'un billet de celui qui, ayant eu l'intention d'en prendre un, en a été empêché par une cause imputable au chemin de fer : tandis que le premier peut se réclamer du titre relatif au contrat de voyage qu'il a conclu, le second doit prouver l'existence de ce contrat qu'aucune pièce n'a constaté (V. n° 207); c'est là une application du principe en vertu duquel celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver (V. n° 65).

Quant aux autres personnes qui, n'ayant conclu avec le chemin de fer aucun contrat, se prétendraient néanmoins lésées par un retard de train, il leur appartiendrait de prouver, conformément aux règles ordinaires (V. n° 64), la relation de cause à effet entre le préjudice allégué par elles et la faute délictuelle ou quasi délictuelle, imputable au chemin de fer, ayant consisté dans l'inobservation des règlements ou horaires obligatoires.

**467.** Non seulement le voyageur qui se plaint d'un retard peut invoquer le contrat qu'il a conclu, mais ce contrat doit être toujours pris en considération pour le règlement éventuel du litige.

Puisque, comme on l'a vu n° 192, aucune personne ne saurait prendre place régulièrement dans un train sans s'être, au préalable, munie d'un titre de parcours, il s'ensuit que toute réclamation d'un voyageur fondée sur un retard de train, suppose nécessairement un contrat dont un tarif et un horaire sont des éléments essentiels.

En conséquence, toute clause licite inscrite dans l'horaire des trains ou dans le tarif en vertu duquel le titre de parcours a été ou devait être délivré, pourra avoir sa répercussion sur les conditions d'utilisa-

tion des divers trains prévus, et même sur la détermination de l'étendue du retard indemnisable.

468. C'est ainsi, par exemple, que le voyageur porteur d'un « billet qui ne lui donnait pas le droit de s'arrêter aux gares intermédiaires de la route », doit « effectuer le trajet directement par les trains correspondant immédiatement à celui qu'il a pris » au départ, et, « par suite, la compagnie n'est tenue *envers lui* qu'à assurer la marche exacte de ces trains », que seuls, d'après son contrat, « il aurait dû prendre » (1).

469. De même, l'administration intéressée pourra valablement invoquer, s'il y a lieu, la clause d'un horaire en vertu de laquelle « les trains de marchandises transportant des voyageurs conservent leur caractère de trains de marchandises en ce qui concerne la vitesse, les stationnements et les manœuvres dans les gares; leurs horaires ne sont pas garantis aux voyageurs, non plus que la correspondance avec les trains de voyageurs » (2).

Cette disposition autorise en quelque sorte le retard des trains de cette nature, et supprime, pour ce qui les concerne, la rigueur des horaires : elle ne saurait être entachée d'irrégularité ou d'illégalité, puisqu'elle est insérée dans l'horaire même et qu'elle émane des mêmes autorités.

470. Enfin, un troisième cas doit être examiné, à cause de l'importance et du nombre des contestations auxquelles il donne lieu.

La complexité des réseaux de voies ferrées étant très grande, il arrive fréquemment que les voyageurs doivent, sur certains points de leur parcours, quitter un train pour monter dans un train correspondant.

Or, la plupart des horaires prévoient les conditions suivant lesquelles deux trains doivent être considérés comme étant en correspondance; ils indiquent en même temps la durée des *délais d'attente*, c'est-à-dire le temps pendant lequel le départ d'un train peut être différé au delà de l'heure réglementaire, pour attendre l'arrivée d'un train correspondant.

Ces stipulations, une fois approuvées dans la forme prévue pour les horaires (V. n° 447), sont parfaitement licites et valables, puisqu'elles ne tendent qu'à régler le service de marche des trains; mais doit-on en conclure que le délai afférent au transport des voyageurs doit être

---

(1) Cass. req. 9 mars 1903 (Juif c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

(2) Cass. civ. 2 août 1905, cité et commenté n° 471.

reporté à un train suivant lorsque, les prescriptions relatives aux délais d'attente ayant été observées, le train emprunté par le voyageur au départ a néanmoins manqué, au point de bifurcation, la correspondance sur laquelle l'horaire permettait de compter ?

La Cour de cassation paraît admettre l'affirmative et décider que, lorsque les correspondances ne sont pas garanties, il ne peut y avoir lieu à dommages-intérêts pour le préjudice résultant du « défaut de correspondance des trains ».

Voici comment s'exprime notamment la chambre civile dans un arrêt du 8 décembre 1908 (1) :

« Vu l'ordre de service réglant la marche des trains sur le réseau de la compagnie des chemins de fer économiques des Charentes, portant : « Les correspondances des trains... avec les trains de l'État... ne sont pas « garanties » ;

« Attendu qu'il résulte des qualités et des constatations du jugement attaqué que, le 3 octobre 1904, Godeau a pris le train 604, passant à 10<sup>h</sup> 03 du matin à la gare de Mirambeau; que, par suite d'un retard à l'arrivée à la station de Pons-État, il a manqué la correspondance avec le train 518 des chemins de fer de l'État et a été empêché de se rendre à Gémozac, but de son voyage;

« Attendu que, sans relever aucun élément de préjudice distinct de celui résultant du défaut de correspondance des trains et sans constater aucune faute à la charge de la compagnie, le jugement attaqué l'a condamnée à payer des dommages-intérêts à Godeau à raison du seul fait du retard qui s'était produit à Pons, sous le prétexte qu'elle n'avait pas exécuté « l'obligation contractée par elle de transporter le voyageur à destination « à heure fixe » ;

« Mais attendu que les ordres de service des chemins de fer, dûment homologués et publiés, sont des règlements ayant force de loi et que, lors même qu'ils dérogent au droit commun, ils n'en doivent pas moins être rigoureusement appliqués pour et contre les compagnies;

« Qu'en statuant comme il l'a fait, le tribunal de commerce de Jonzac (2) a violé la disposition légale ci-dessus visée;

« Par ces motifs, casse et annule... »

Cet arrêt se tient, en ce sens que la compagnie ne pouvait être en effet condamnée « à raison du seul fait du retard... sous le prétexte qu'elle n'avait pas exécuté l'obligation contractée par elle de transporter le voyageur à destination à heure fixe »; mais le principe qu'il consacre n'en paraît pas moins erroné : la compagnie des chemins de fer économiques des Charentes n'avait pas, en effet, contracté l'obli-

(1) Ch. de fer économiques des Charentes c. Godeau. — Dans le même sens, Cass. civ. 8 févr. 1909 (mêmes parties).

(2) 16 juill. 1906.

gation de transporter le voyageur à destination à heure fixe sur le réseau de l'État, mais rien ne l'autorisait à faire arriver son propre train en retard à Pons; ce retard a donc été une faute et elle était responsable de ses conséquences.

Deux autres arrêts (1) ont statué à peu près dans le même sens au sujet de correspondances manquées entre trains d'un même réseau (en l'espèce le réseau de l'Ouest), alors que le train arrivé en retard à la station de bifurcation figurait sur l'horaire avec l'indication V. M. (Voyageurs-Marchandises), comportant l'application d'une disposition ainsi conçue : « En principe les trains de voyageurs-marchandises, marqués V. M., ne sont pas attendus en cas de retard par les trains correspondants. » La chambre civile estime que cette disposition a été violée par les décisions attaquées, qui, « sans relever d'ailleurs aucune faute à la charge de la compagnie ou de ses agents », l'ont « néanmoins déclarée responsable du préjudice allégué ».

On peut faire à ces arrêts un reproche analogue à celui qui a été adressé à l'arrêt, cité plus haut, du 8 décembre 1908 : ils interprètent de façon trop large le texte sur lequel ils ont statué; la clause en question supprime tout délai d'attente en faveur des trains V. M., mais elle ne supprime aucunement l'obligation de faire arriver ces trains aux stations de bifurcation à l'heure prescrite : elle ne peut donc pas dégager l'administration en cause de la responsabilité des conséquences du retard de ces trains; cette administration n'a pas commis de faute en faisant partir le train correspondant avant le train V. M. en retard, mais sa faute a été de faire arriver ce dernier à la station de bifurcation après l'heure fixée par l'horaire.

En définitive, on ne saurait considérer comme indiscutablement établi le principe qu'une correspondance manquée n'engage pas la responsabilité du chemin de fer, lorsque, d'après l'horaire, elle n'était pas garantie : la seule règle générale qu'on puisse formuler à cet égard est qu'en pareil cas le défaut de correspondance ne doit pas être *a priori* considéré comme une faute de l'administration en cause.

471. Même dans les arrêts dont il vient d'être parlé, la Cour de cassation ne manque pas de rappeler indirectement que la responsabilité du chemin de fer est toujours engagée lorsqu'une faute est relevée contre lui; voici, d'ailleurs, un exemple de l'application qu'elle a faite de ce principe à un défaut de correspondance résultant d'une faute commise par l'administration du chemin de fer « dans l'exé-

---

(1) Cass. civ. 6 mars 1899 (Ch. de fer de l'Ouest c. Richard-Duhomme) et 10 juin 1901 (Ch. de fer de l'Ouest c. Demarcy).

« cution du contrat de transport, et dont la preuve était rapportée contre elle par la partie adverse » :

« Sur le premier moyen,

« Attendu qu'à la demande de dommages-intérêts formée contre elle, la compagnie des chemins de fer du Midi a opposé l'ordre de service du 15 octobre 1901 (1), aux termes duquel « les trains de marchandises, transportant des voyageurs, conservent leur caractère de trains de marchandises, notamment en ce qui concerne la vitesse, le stationnement et les manœuvres dans les gares; leurs horaires ne sont pas garantis aux voyageurs, non plus que leur correspondance avec les trains de voyageurs »;

« Mais attendu que, si les tarifs et ordres de service des compagnies de chemins de fer, dûment homologués et publiés, ont force de loi, et si à ce titre leur autorité s'impose aux voyageurs, leurs dispositions n'ont pas pour effet d'affranchir les compagnies de la responsabilité des fautes qu'elles peuvent commettre dans l'exécution du contrat de transport et dont la preuve est rapportée contre elles par la partie adverse;

« Attendu qu'il résulte des qualités et des constatations du jugement attaqué (2) que Castan a pris, le 8 février 1902, à la gare d'Agde, un billet valable pour le train 1102, transportant à la fois des voyageurs et des marchandises, et devant correspondre à Vias avec le train de voyageurs 903, qui l'aurait conduit à Pézenas, lieu de sa destination; qu'il n'a pu effectuer son voyage par suite du retard que le train 1102 a subi à la station d'Agde et qui a rendu impossible la correspondance à Vias avec le train 903;

« Attendu que le jugement déclare que ce retard ne provenait ni d'un défaut de vitesse, ni des stationnements ou manœuvres, ni de toute autre cause plausible; qu'il a été occasionné par le manque d'eau pour alimenter la machine et que cette circonstance est imputable à une faute de la compagnie; qu'en effet, le réservoir était dépourvu d'eau depuis la veille et que la compagnie, qui n'ignorait pas le fait, aurait dû prendre les mesures nécessaires pour parer à toute éventualité;

« Attendu qu'en cet état de faits, le jugement attaqué a pu accorder à Castan réparation du préjudice que ce dernier avait subi, sans violer aucun des articles visés par le pouvoi;

« Pour ces motifs,

« Rejette le premier moyen (3). »

Cet arrêt n'appelle aucune critique. La clause de l'horaire de la compagnie du Midi relative à la marche des trains de marchandises transportant des voyageurs était, comme on l'a vu n° 469, parfaitement valable; dès lors le défaut de correspondance ni le retard du train dans son arrivée au point de bifurcation ne pouvaient, à eux seuls, être imputés à faute au chemin de fer : il a fallu, pour que la responsabilité

(1) Il faut supposer cet ordre de service dûment homologué et publié sans quoi il ne pourrait en aucune façon être opposé aux voyageurs (V. n° 36, 176 et 198); il s'agissait, probablement, en l'espèce, d'une clause de l'horaire approuvé.

(2) Trib. com. Agde, 6 mars 1902.

(3) Cass. civ. 2 août 1905 (Ch. de fer du Midi c. Castan).

de celui-ci fût engagée, la preuve d'un fait précis étranger aux causes de retard dont il était autorisé à se prévaloir.

Ces considérations ne peuvent qu'être favorables à la conclusion exprimée à la fin du numéro précédent.

### SECTION III

#### *Délais pour le contrat d'expédition.*

##### § 1. — Généralités. Délai total et délais partiels.

472. Textes du règlement de 1846-1901 et du cahier des charges relatifs aux délais. — 473. Définition de la grande vitesse et de la petite vitesse. — 474. Division du délai total en délais partiels d'expédition, de transport, de livraison et de transmission. — 475. Historique et bases légales de la réglementation actuelle. — 476. Le délai total réglementaire est seul opposable aux administrations. — 477. Même en cas de transports communs à plusieurs réseaux, mais faisant l'objet d'un seul contrat. — 478. Il importe peu que les délais partiels, considérés isolément, aient été dépassés. — 479. L'envoi d'une lettre d'avis d'arrivée n'emporte pas renonciation au restant à courir du délai. — 480. Si, dans la pratique, les administrations n'usent que rarement de la totalité des délais, elles n'en ont pas moins toujours le droit d'en réclamer le bénéfice. — 481. Mais elles doivent en tout cas respecter à cet égard le principe de l'égalité.

472. Les articles 50 du règlement de 1846-1901 et 49 du cahier des charges (V. nos 184 et 217) posent le principe que les transports devront être exécutés « avec soin, exactitude et célérité et sans tour de faveur »; puis, pour assurer le respect de cette règle, ils prescrivent de faire un enregistrement sur des livres spéciaux, des colis, bestiaux ou objets quelconques arrivant au chemin de fer, et d'effectuer les transports « dans l'ordre des inscriptions ».

Cela toutefois ne suffisait point, et l'article 50 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général (1) fixe de la manière suivante les délais dans lesquels les expéditions doivent être transportées et livrées :

« Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

« 1<sup>o</sup> Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec

(1) Les dispositions de l'article 49 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local sont sensiblement les mêmes.



leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

« Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

« 2<sup>o</sup> Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'Administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

« Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'Administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

« Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

« Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

« Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

« Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

« L'Administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

« Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre, sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la compagnie. »

**473.** On voit que, d'après ce texte, les délais doivent être divisés en deux catégories : délais pour les expéditions à *grande vitesse*, calculés sur l'horaire des trains de voyageurs, et délais pour les expéditions à *petite vitesse*, comptés à raison de tant de kilomètres par jour. C'est là une véritable définition légale, du moins pour les chemins de fer français (1), de la grande et de la petite vitesse : les transports

---

(1) Cette définition ne s'applique pas aux transports internationaux effectués sous le régime de la convention de Berne. Pour ces transports le délai se compte par jours, tant à G. V. qu'à P. V. (V. n<sup>o</sup> 1337).

à grande vitesse sont ceux pour lesquels le délai se calcule sur l'horaire des trains; les transports à petite vitesse sont ceux dont le délai se calcule d'après la distance à parcourir.

Cette définition est en parfaite concordance avec la distinction à faire entre la grande et la petite vitesse, telle qu'elle résulte de l'article 42 du cahier des charges (V. n° 269).

474. De l'examen de l'article 50, précité, du même document, il ressort, en outre, que le délai total alloué au chemin de fer, depuis le moment où il reçoit la marchandise des mains de l'expéditeur jusqu'au moment où il la remettra au destinataire, doit être décomposé de la manière suivante :

1° Délai d'*expédition*, applicable au temps qui s'écoule entre la remise de la marchandise et sa mise en route;

2° Délai de *transport proprement dit*, représentant tout le temps alloué pour le transport de la marchandise, de la gare de départ à la gare d'arrivée (ou de transit);

3° Délai de *livraison*, afférent au temps compris entre l'arrivée de la marchandise et sa mise à la disposition du destinataire (ou sa remise aux services de factage et de camionnage);

4° Enfin, s'il y a lieu, délai de *transmission*, applicable aux opérations dans les gares de transit, lorsque le transport emprunte les rails de plusieurs réseaux.

Cette division du délai total en plusieurs délais partiels a été consacrée, pour les transports intéressant un seul réseau, par un arrêt de la chambre civile dans lequel on peut lire que « l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, relatif aux délais d'expédition, de transport et de livraison..., distingue trois opérations successives, dont chacune a ses délais propres : l'expédition ou mise en route des marchandises, le transport sur la voie ferrée et la livraison aux destinataires » (1).

475. Parmi les éléments divers dont se compose le délai total, seuls le délai d'expédition et le délai de livraison sont directement fixés par le cahier des charges; les délais de transport proprement dits se trouveront résulter, pour la grande vitesse, de l'approbation, expresse ou tacite, accordée aux horaires; quant aux délais de transport de petite vitesse et aux délais de transmission tant de grande que de petite vitesse, ils doivent être « fixés par l'Administration sur la proposition de la compagnie ».

---

(1) Cass. civ. 14 nov. 1905 (Ch. de fer d'Orléans c. Société de Saint-Gobain, Chauny et Cirey).

Dans les anciens cahiers des charges figuraient déjà des dispositions analogues, en vertu desquelles, dès le 30 juin 1855, le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics demandait aux compagnies leurs propositions; un arrêté du 25 mai 1856 régla pour la première fois, par voie de mesure générale, cette importante question des délais.

Le préambule de cet arrêté est intéressant à rappeler.

« Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,  
« Vu les lois, ordonnances et décrets portant concession des chemins de fer, ensemble les cahiers des charges y annexés;

« Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

« Vu les propositions présentées par les compagnies pour la fixation des délais de livraison des marchandises transportées à grande et à petite vitesse;

« Vu les rapports des fonctionnaires du contrôle sur ces propositions;

« Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 29 mars dernier;

« Considérant qu'il importe de fixer les délais dans lesquels les marchandises reçues dans les gares de départ, pour être transportées à grande et à petite vitesse sur les chemins de fer, doivent être rendues à la gare de destination et mises à la disposition du public,

« Arrête :

« ART. 1<sup>er</sup>. — Les marchandises remises aux chemins de fer doivent être expédiées et livrées, de gare en gare, dans les délais et conformément aux dispositions ci-après. »

Cet arrêté fut remplacé par un autre, du 1<sup>er</sup> septembre suivant, qui fut lui-même complété par un troisième, du 15 février 1857, établissant pour la première fois une distinction, pour la fermeture des gares de marchandises à petite vitesse, entre les jours ouvrables et les jours fériés.

Puis, l'adoption d'un type uniforme de cahier des charges (V. n<sup>o</sup> 171) entraîna le remaniement de la réglementation des délais, qui fit l'objet d'un arrêté du 15 avril 1859, remplacé à son tour par l'arrêté du 12 juin 1866, encore en vigueur à l'heure actuelle, sous réserve de quelques modifications dont il sera parlé en temps utile.

La réglementation des délais repose donc d'une part sur les dispositions y relatives du cahier des charges, d'autre part sur l'arrêté du

12 juin 1866, ce dernier ne pouvant toutefois apporter de dérogation aux principes établis par le cahier des charges (V. nos 261 et 280).

476. On a pu remarquer, n° 472, qu'après avoir réglé les délais d'expédition, de transport et de livraison pour les expéditions à petite vitesse, l'article 50 du cahier des charges ajoute :

« Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie. »

L'arrêté du 12 juin 1866, amplifiant quelque peu, s'exprime ainsi en son article 11 :

« Le délai total résultant des articles 6, 7, 8, 9 et 10 sera seul obligatoire pour les compagnies. »

Or l'article 6 règle, pour la petite vitesse, le délai d'expédition; les articles 7 et 8, le délai de transport proprement dit; l'article 10, le délai de livraison; enfin l'article 9, le délai de transmission, qui n'était cependant pas compris dans la disposition correspondante du cahier des charges. Mais, au point de vue pratique, il est sans intérêt de rechercher si cette addition a été légale ou non, étant donné que depuis longtemps, et avec une constante fermeté, la Cour de cassation a déclaré le délai total seul obligatoire tant pour la grande vitesse (1) que pour la petite vitesse (2) et même lorsque l'expédition est faite à petite vitesse pour une partie du parcours et à grande vitesse pour le surplus (3); à moins toutefois, dans ce dernier cas, qu'il n'y ait eu successivement deux contrats de transport se substituant l'un à l'autre, et devant, par suite, au point de vue des délais, être envisagés séparément (4).

Ce principe, que le délai réglementaire total est seul obligatoire, a été, comme on vient de le voir, explicitement inscrit dans les textes concernant les délais de petite vitesse; il résulte, pour la grande vitesse, de ce que le chemin de fer, ayant droit à l'intégralité des délais qui lui sont impartis, et ne pouvant même y renoncer sous aucun prétexte (V. n° 441), doit bénéficier en totalité de chacun des délais d'expédition, de transport, de transmission et de livraison applicables à une expédition déterminée, et par conséquent de l'ensemble obtenu par l'addition de ces divers délais partiels.

---

(1) Cass. civ. 4 août 1875 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Chabanne), déjà cité n° 460.

(2) Cass. civ. 3 août 1905 déjà cité n° 441, 3 nov. 1909 (Ch. de fer du Sud de la France c. Dorbano), 27 déc. 1909 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Gourdet), et nombreuses autres décisions consacrant plus ou moins explicitement le même principe.

(3) Cass. civ. 6 nov. 1907 (Ch. de fer de l'Est c. Chevry).

(4) Cass. req. 16 juin 1879 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Venturi Pompilio).

477. La règle du délai total s'applique même quand plusieurs réseaux ont concouru à l'expédition. Mais il faut évidemment qu'il y ait eu un contrat unique de transport, conclu par l'administration originaire, jouant vis-à-vis des autres le rôle de commissionnaire (1). Si le transport avait fait l'objet de plusieurs contrats successifs, il y aurait lieu d'envisager séparément l'exécution de chacun d'eux. Cela d'ailleurs non seulement au point de vue de leur durée, mais aussi de leurs autres conditions.

478. En résumé, pour tout transport faisant l'objet d'un contrat unique et allant d'un point quelconque à un autre point quelconque des réseaux français, on doit additionner les délais partiels d'expédition, de transport, de livraison et, le cas échéant, de transmission : le chemin de fer n'est en retard que s'il a dépassé le total ainsi obtenu.

Il n'y a pas lieu, par exemple, de rechercher si les colis sont arrivés avant ou après l'heure réglementaire. Le fait qu'ils sont arrivés avant ne prive pas les administrations du droit d'épuiser la totalité du délai de transport proprement dit; c'est seulement à partir de son expiration que commence à courir le délai de livraison, à la totalité duquel lesdites administrations ont également droit. Inversement, bien que l'arrivée des colis à la gare de destination ait été tardive, il pourra ne pas y avoir retard, si le délai de livraison, compté non du moment où l'arrivée a eu lieu, mais de celui où elle devait avoir lieu, n'a pas été dépassé lors de la mise à disposition.

C'est pourquoi lorsque, par la suite, on verra l'arrêté de 1866 parler de « l'arrivée du train » (V. nos 505 et 517), on aura soin de remarquer qu'il s'agit de « l'heure réglementaire d'arrivée du train qui devait transporter la marchandise »; de même « l'arrivée effective » dont il est question à l'article 10 (*infra*, n° 517), s'entend de « l'arrivée telle qu'elle doit se produire lorsque le délai est à la fois intégralement utilisé et scrupuleusement respecté ».

479. Un certain nombre d'auteurs pensent que l'administration d'un chemin de fer perd le bénéfice du délai total réglementaire dès que, par l'envoi d'une lettre d'avis d'arrivée, elle a mis le destinataire en demeure de prendre livraison : elle renoncerait ainsi au restant à courir de ce délai, et, conséquemment, une compagnie qui, après avoir avisé le destinataire de l'arrivée d'une marchandise, ne peut ensuite la lui remettre lorsqu'il se présente pour la retirer,

---

(1) Cass. civ. 24 juin 1872 (Ch. de fer de l'Est c. Henrion).

devrait être considérée comme *étant en retard* à partir de ce moment. On cite dans ce sens un jugement du tribunal de commerce de Poitiers du 19 mai 1879 (1) et un arrêt de la Cour de cassation du 22 juillet 1884 (2); mais cette dernière décision est fort loin de poser un tel principe, qui serait d'ailleurs en contradiction formelle avec la jurisprudence rappelée n° 441 et n° 476, d'après laquelle les administrations de chemins de fer ne peuvent renoncer à aucune portion du délai de transport total qui leur est imparti.

En réalité, l'avis d'arrivée a seulement pour conséquence, ainsi qu'on l'a dit n° 372, de faire courir, contre l'administration qui l'a envoyé, un délai de livraison spécial, qui ne doit pas être confondu avec le délai de livraison résultant du contrat conclu au départ, et, — c'est l'arrêt du 22 juillet 1884, lui-même, qui le constate, — lorsqu'une compagnie a donné avis au destinataire « de l'arrivée des marchandises à lui expédiées » et l'a « ainsi mis en demeure d'en prendre livraison », il en résulte que celui-ci a « le droit d'en exiger la remise »; la dite compagnie « en la refusant sans motifs légitimes » deviendrait responsable du « préjudice résultant notamment des *frais et faux frais justifiés, faits en vue de la livraison* ».

Aussi importe-t-il, dans les litiges de ce genre, de ne pas confondre le préjudice résultant de la livraison offerte et non réalisée, avec celui pouvant résulter d'un retard dans le transport.

480. La réglementation qu'on vient d'exposer et l'interprétation qu'en fait la jurisprudence ont l'inconvénient de laisser subsister, au profit des administrations de chemins de fer, des délais dont la longueur est souvent excessive, mais dont ces administrations n'usent presque jamais, sauf pour les invoquer lorsque des retards se produisent.

« Les compagnies de chemins de fer », dit une circulaire adressée le 26 janvier 1906 par le ministre des travaux publics aux administrateurs des compagnies, « répondent, le plus souvent, aux réclamations concernant la lenteur apportée à l'acheminement de certains transports, que les délais prévus par leurs tarifs spéciaux n'ont pas été dépassés, et qu'elles sont, dès lors, à l'abri de toute revendication. »

La même circulaire, après avoir rappelé que d'après l'article 49 du cahier des charges les transports doivent être effectués « avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur », conclut ainsi :

« Les compagnies, qui jouissent d'un monopole, doivent s'appli-

(1) Bourdin c. Ch. de fer d'Orléans.

(2) Req. (Ch. de fer d'Orléans à Châlons c. Duchemin).

quer à procurer au commerce les facilités dont il a besoin et s'efforcer de toujours effectuer les transports, non dans les délais légaux, qui sont surannés et de nature à paralyser les transactions, mais dans un laps de temps normal, c'est-à-dire dans les délais pratiqués habituellement et admis par les intéressés comme répondant, d'une manière suffisamment satisfaisante, aux nécessités de leur industrie.

« Je vous prie d'adopter toutes les mesures nécessaires pour vous conformer à ces indications et de me donner l'assurance qu'elles seront prises pour règles invariables, dans l'acheminement des transports sur votre réseau. »

Cette circulaire montre de façon frappante la différence qui sépare l'étendue légale des délais et la durée réelle employée ordinairement pour les transports : les délais « sont surannés et de nature à paralyser les transactions », dit-elle, mais les compagnies doivent s'efforcer d'effectuer les transports « dans les délais pratiqués habituellement et admis par les intéressés comme répondant d'une manière suffisamment satisfaisante aux nécessités de leur industrie ».

Malheureusement un document de cette nature ne saurait engager les administrations au delà des obligations que leur impose la réglementation en vigueur : celles-ci continuent donc à avoir droit à l'étendue totale des délais que cette réglementation leur accorde; elles ne sont tenues à l'exactitude et à la célérité que dans la limite de ces délais; l'article 49 du cahier des charges et l'article 50 de l'ordonnance de 1846 restent sans effet à cet égard.

**481.** Il est un cas cependant où ces articles pourraient être utilement invoqués.

Rien ne s'oppose à ce que les chemins de fer livrent le plus vite possible, sans attendre l'expiration des délais réglementaires, les colis confiés à leurs soins : cela leur est même instamment recommandé par la circulaire qui vient d'être citée. Or, dans ce cas, l'article 50 de l'ordonnance de 1846-1901, en proscrivant les « tours de faveur », interdit de façon formelle de donner à tel ou tel expéditeur, à tel ou tel destinataire, la préférence sur tel ou tel autre.

Si, volontairement, les agents du chemin de fer négligeaient d'observer cette règle, ils seraient passibles des peines prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (V. n° 168); la compagnie qui les emploie serait en outre responsable civilement, et des condamnations pénales prononcées contre ses agents, et des réparations ou dommages dus aux victimes de ces agissements délictueux.

A la vérité, il est assez difficile aux intéressés de surprendre les infractions de ce genre et surtout d'en obtenir une constatation

officielle. L'intervention des fonctionnaires du contrôle et plus particulièrement des commissaires de surveillance administrative pourrait leur être, dans ce but, d'une très grande utilité; il est d'ailleurs bien dans les attributions de ces fonctionnaires de surveiller, à ce point de vue, les services de l'administration au contrôle de laquelle ils sont attachés.

## § 2. — Délai d'expédition (ou de mise en route).

482. Réglementation du délai d'expédition (grande et petite vitesse). — 483. Le délai d'expédition en grande vitesse doit toujours être compté intégralement. — 484. Calcul du délai d'expédition en petite vitesse. — 485. Pour les expéditions remises pendant le temps de fermeture d'une gare, le point de départ du délai est reporté à l'heure d'ouverture suivante. — 486. Le délai d'expédition court, en principe, pour la petite vitesse, de la remise de la marchandise. — 487. Et pour la grande vitesse, de la présentation des colis à l'enregistrement. — 488. Renvoi à un autre chapitre pour ce qui concerne les expéditions par wagon complet.

482. Le délai d'expédition, appelé aussi délai de mise en route (1), est fixé de la manière suivante par l'article 50 du cahier des charges, dont le texte complet a été donné n° 472 :

— Pour la *grande vitesse*, les objets à transporter doivent avoir été « présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ » du train qui doit les emporter;

— A *petite vitesse*, les expéditions doivent être mises en route « dans le jour qui suivra celui de la remise », l'Administration supérieure pouvant toutefois étendre ce délai à deux jours.

Le ministre des travaux publics n'ayant pas cru devoir user des pouvoirs qui lui étaient ainsi dévolus, l'arrêté du 12 juin 1866 (art. 2 et 6) n'a fait que reproduire, en ce qui concerne les délais d'expédition, les dispositions du cahier des charges; il donne seulement un sens plus précis au texte relatif à la grande vitesse, en remplaçant les mots « avant le départ » par ceux de « avant l'heure réglementaire du départ » : c'est, en effet l'heure réglementaire des trains qui doit toujours servir de base au calcul des délais de grande vitesse, quelle qu'ait été l'heure effective de départ ou d'arrivée du train qui réellement a transporté, ou qui, théoriquement, devait transporter la marchandise (V. n° 478, *in fine*).

483. Étant donnée la rigueur qu'exige la Cour de cassation dans l'interprétation et l'application des textes réglementaires concernant

---

(1) Voir l'arrêt du 14 nov. 1905 cité n° 474.



les chemins de fer, le délai de trois heures doit toujours être compté intégralement, quand bien même le chemin de fer n'en aurait pas effectivement profité, et quand bien même la gare expéditrice aurait explicitement ou implicitement accepté pour un train déterminé les marchandises présentées moins de trois heures avant l'heure réglementaire de départ de ce train. Les décisions dans ce sens sont nombreuses et formelles; en voici trois exemples caractéristiques :

I. — « Des bestiaux remis à la gare de Tournus pour être expédiés par grande vitesse à Paris, n'ont été présentés à l'enregistrement, le 21 avril 1872, qu'à midi 30.

« A raison de cette présentation faite moins de trois heures avant le départ du train de voyageurs le plus rapproché, la compagnie n'était tenue d'expédier les bœufs qui lui étaient confiés que par le train suivant, lequel passait à Tournus à 5<sup>h</sup> 53 du soir et n'arrivait à Paris que le lendemain à 11<sup>h</sup> 45.

« Elle n'était également tenue de mettre les bestiaux transportés à la disposition du destinataire que dans les deux heures de l'arrivée de ce train.

« Les bestiaux sus énoncés ont été expédiés par un train partant moins de trois heures après leur remise. Cependant, par suite d'un accident survenu en cours de route, ils sont arrivés trop tard pour être vendus sur le marché de la Villette, sans toutefois que leur remise ait eu lieu après les délais réglementaires (*appréciés au regard du second* desdits trains).

« Le jugement attaqué a néanmoins condamné la compagnie au paiement de 400 francs de dommages-intérêts par le motif qu'ayant pu expédier les bœufs objet du litige, par un train partant à 2<sup>h</sup> 33 du soir, elle devait s'imputer de ne pas les avoir mis en temps utile à la disposition de Travayon (l'expéditeur).

« Mais le fait, par les agents de la compagnie, d'avoir expédié des bestiaux par un train non obligatoire, n'a pu la priver du droit de se prévaloir, le cas échéant, des délais réglementaires (1). »

II. — « Après avoir constaté que les marchandises litigieuses avaient été remises par Tavery en gare d'Hazebrouck, le 3 juillet 1901, à 8 heures du matin, et qu'elles étaient parties le même jour par le train de 9<sup>h</sup> 32, le tribunal de commerce de Sedan, pour établir le calcul des délais de transport, a refusé de tenir compte à la compagnie de l'Est des trois heures que l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 lui accordait pour l'expédition; — il s'est fondé sur ce motif « qu'en renonçant par pure obligeance, il est vrai », au délai d'expédition, « et en ne subordonnant pas sa renonciation à des réserves vis-à-vis de l'expéditeur quant à l'arrivée en temps utile, la compagnie se trouve *ipso facto* déchue du bénéfice des stipulations de l'article 2 de l'arrêté ministériel ».

« Mais la compagnie de l'Est, en faisant partir les marchandises, dont le transport lui était confié, par un train non obligatoire pour elle, n'avait ni dérogé ni pu déroger au droit qui lui appartenait de se prévaloir de

(1) Cass. civ. 4 mars 1874 (Ch. de fer P.-L.-M. c. Travayon).

l'ensemble des délais réglementaires, tels qu'ils sont fixés par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, dont les dispositions sont absolues et s'imposent à tous les expéditeurs indistinctement, nonobstant toute convention contraire, expresse ou tacite (1). »

III. — « Il résulte des constatations du jugement attaqué que Garreau a présenté son cheval le 26 juillet 1892, à la gare de Saint-Étienne-de-Mont-Luc, moins de trois heures avant l'heure réglementaire de départ d'un train qui, quittant cette station à 10<sup>h</sup> 12, devait arriver à Redon, etc.

« Bien que ledit train ne fût pas celui par lequel l'animal dût être expédié, d'après l'heure à laquelle il a été présenté à l'enregistrement, le tribunal a condamné la compagnie à payer à Garreau des dommages-intérêts, sous le prétexte que le chef de la gare de Saint-Étienne-de-Mont-Luc, prévenu la veille, aurait fixé lui-même l'heure à laquelle le cheval devait être amené le lendemain, pour être expédié par le seul train qu'il pût utilement prendre.

« Mais ces agissements du chef de gare ne peuvent avoir plus d'effet qu'une convention expresse qui serait intervenue entre la compagnie et l'expéditeur, et une telle convention serait nulle (2). »

484. Le calcul du délai d'expédition à petite vitesse ne présente aucune difficulté. Le jour de la remise de la marchandise ne comptant pas, la journée tout entière du lendemain, de minuit à minuit, constitue le délai d'expédition, et c'est à partir de l'expiration de ce délai, c'est-à-dire le lendemain de la remise à minuit, que le délai de transport commencera à courir. Cette interprétation a été donnée par une circulaire ministérielle du 20 août 1860 et sanctionnée par un arrêt de la Cour de cassation du 2 mai 1882 (3).

485. On a vu, n° 462, que les opérations d'enregistrement faites après l'heure de fermeture des gares doivent, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation, être reportées, pour le calcul des délais, à l'ouverture suivante.

En conséquence, c'est à partir de cette ouverture que devrait, le cas échéant, être compté le délai d'expédition à grande vitesse, et, pour ce qui est de la petite vitesse, on considérerait toute remise faite pendant les heures de fermeture, comme ayant été, en réalité, effectuée pendant la première période d'ouverture réglementaire suivante.

486. Mais, ce cas excepté, il importe de se demander quel est exactement le point de départ du délai d'expédition.

---

(1) Cass. civ. 5 juill. 1904 (Ch. de fer de l'Est c. Dieu-Prestat).

(2) Cass. civ. 11 mars 1895 (Ch. de fer d'Orléans c. Garreau).

(3) Civ. (Ch. de fer du Midi c. Madrières).

Suivant M. Picard (1), qui invoque à l'appui de son opinion l'arrêt du 4 juillet 1876 dont il a été parlé n° 234, « le délai d'expédition ne court que de la délivrance du récépissé », parce que c'est « la remise de cette pièce qui forme le contrat de transport ».

Or, on a établi, audit n° 234, que dans l'arrêt du 4 juillet 1876, la Cour de cassation, loin de proclamer que c'est la délivrance du récépissé qui forme le contrat de transport, admet au contraire que cette pièce peut être suppléée par certains faits; d'autre part, le texte du cahier des charges et celui de l'arrêté de 1866 indiquent comme point de départ du délai, non la délivrance du récépissé, dont ils ne parlent pas, mais, pour les expéditions à petite vitesse, la *remise* de la marchandise; on peut donc admettre tout d'abord, en ce qui concerne la petite vitesse, que le délai d'expédition commence à courir dès que les objets présentés ont été acceptés par les agents du chemin de fer, alors même que, pour une cause ou pour une autre, la délivrance du récépissé n'aurait pas immédiatement suivi.

487. *A fortiori* doit-on décider que la délivrance du récépissé n'est pas nécessaire pour faire courir les délais de grande vitesse, et ne doit pas servir de point de départ à ces délais; car, ainsi que le constate fort justement un arrêt de la cour d'appel d'Agen, du 23 juillet 1906 (2), l'arrêté réglementaire dit que les marchandises et objets à grande vitesse seront expédiés par le premier train remplissant certaines conditions, pourvu qu'ils aient été « présentés à l'enregistrement » trois heures au moins avant l'heure de ce train.

Sans doute ce même arrêt est ensuite arrivé, par des motifs plus ou moins juridiques et en partie erronés, à cette conclusion que c'est « à tort que les premiers juges (3) ont déclaré que le délai de trois heures imposé à la compagnie des chemins de fer du Midi court du moment où les marchandises sont mises à la disposition des employés chargés d'en opérer la vérification et la reconnaissance, et non du moment où cette reconnaissance a été opérée »; mais cette conclusion n'est rien moins que justifiée : le tribunal de première instance paraît avoir, au contraire, fort sagement jugé; il s'était, en tout cas, strictement conformé à la lettre du règlement très clair d'après lequel le délai de grande vitesse doit se compter à partir du moment où les objets ont été *présentés*, et le délai de petite vitesse à partir du moment où ils ont été *remis*.

(1) *Loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 624.

(2) Ch. de fer du Midi c. Augère.

(3) Trib. com. Agen, 26 déc. 1905.

Au reste, cette différence de rédaction suffirait à indiquer que les auteurs du cahier des charges et de l'arrêté de 1866 ont bien voulu que les délais de grande vitesse prennent leur origine dans la simple présentation des objets, et, d'autre part, bien que la Cour de cassation ne paraisse pas avoir eu à examiner spécialement ce point, elle a mainte et mainte fois rappelé « qu'en principe les colis à grande vitesse doivent être expédiés par le premier train » remplissant les conditions requises et « partant trois heures au moins après leur présentation à l'enregistrement » (1).

488. On verra plus loin, n° 904, et ce sera un nouvel argument en faveur des opinions qui viennent d'être émises, que ni la délivrance du récépissé, ni la formation du contrat, ni même la présentation des colis, ne sont nécessaires pour faire courir le délai lorsqu'il s'agit d'expéditions de petite vitesse par wagons complets dont le chargement est fait par l'expéditeur.

### § 3. — Délai de transport proprement dit.

#### A. — Grande vitesse.

489. Réglementation du délai de transport proprement dit. — 490. Choix de l'itinéraire. — 491. Trains utilisables. — 492. Les affiches officielles de la marche des trains doivent, en principe, servir de base au calcul des délais. — 493. Les énonciations du récépissé, en ce qui concerne le délai, sont présumées exactes. — 494. Les trains « comprenant des voitures de toutes classes » sont de même présumés utilisables.

489. En grande vitesse, le délai de transport proprement dit se confond, pour les marchandises et animaux comme pour les voyageurs (V. n° 465), avec l'horaire du train par lequel les objets à transporter sont acheminés, théoriquement tout au moins, vers la gare destinataire. Une fois le délai d'expédition écoulé, ces objets doivent, d'après les dispositions du cahier des charges rappelées n° 472, dispositions qui sont reproduites dans l'article 2 de l'arrêté de 1866 (2), être remis au « premier train comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination ».

Deux éléments sont donc nécessaires à la détermination du train

---

(1) Cass. civ. 23 juin 1904 (Ch. de fer d'Orléans c. Bardou).

(2) On trouvera plus loin, n° 491, le texte de cet article.

dont l'horaire servira de base au calcul d'un délai de transport à grande vitesse :

1<sup>o</sup> Quel est, de la gare de départ à la gare d'arrivée, l'itinéraire à faire suivre à l'expédition considérée?

2<sup>o</sup> Quels sont les *trains utiles*, ou, en d'autres termes, quels sont, parmi les trains desservant cet itinéraire, ceux auxquels ladite expédition pouvait réglementairement être remise?

Ces deux questions soulèvent, dans la pratique, des difficultés nombreuses et dont la solution est fort délicate.

490. Pour les rédacteurs du cahier des charges de 1857 et de l'arrêté de 1866, l'expression « train correspondant avec la destination » offrait évidemment une très suffisante précision : à cette époque, les voies ferrées étaient en petit nombre, les relations peu étendues, et il ne semblait pas qu'il pût y avoir, dans une gare quelconque, à un moment quelconque, le moindre doute sur le point de savoir quel était le premier train correspondant avec une destination donnée. La situation est aujourd'hui bien changée à ce point de vue, et l'on serait fort embarrassé, à la gare de Paris-Nord par exemple, pour décider d'emblée quels sont les trains qui doivent ou peuvent être considérés comme correspondant avec la direction de Calais, alors que plusieurs itinéraires, de longueur différente et diversement desservis, conduisent à cette destination.

Si l'expéditeur a pris le soin de requérir un itinéraire déterminé, la doctrine et la jurisprudence sont d'accord pour lui reconnaître le droit de bénéficier des trains et, conséquemment, des délais afférents à cet itinéraire, à la condition de payer la taxe de transport d'après les distances et les tarifs applicables au même parcours.

Mais si l'expéditeur n'a fait aucune réquisition à ce sujet, la question ne manque pas d'être fort embarrassante, car, d'une part, la réglementation ne contient aucune disposition explicite concernant l'itinéraire à suivre, et, d'autre part, les documents que fournit la jurisprudence sont généralement peu clairs, incomplets, même contradictoires et parfois erronés.

On peut citer, comme exemple d'erreur matérielle, un arrêt de la Cour de cassation qui, statuant sur une expédition de *grande vitesse*, s'est exprimé ainsi :

« Attendu, d'autre part, que les compagnies de chemins de fer doivent, aux termes de l'article premier, des conditions générales d'application des tarifs spéciaux, homologué par la décision ministérielle du 27 octobre 1900, applicable à l'expédition litigieuse, transporter par les voies les plus économiques, les marchandises, quelle qu'en soit la nature, qui leur sont

confiées par les expéditeurs, lorsque ceux-ci n'ont pas demandé un itinéraire déterminé (1). »

Les conditions générales d'application des tarifs spéciaux homologués le 27 octobre 1900 ne concernant que la petite vitesse (V. n° 875), c'est par erreur que la cour les a déclarées applicables à l'expédition litigieuse alors qu'elles ne l'étaient point : l'arrêt cité ne peut donc aucunement faire jurisprudence.

D'autres arrêts, intervenus depuis, ne sont peut-être pas exempts de reproche, eux non plus.

« A défaut d'indication d'un itinéraire par l'expéditeur, » dit l'un d'eux, « les compagnies de chemin de fer doivent choisir, pour le transport des marchandises qui leur sont confiées, la voie la plus courte, en prenant comme base de leur calcul le nombre de kilomètres à parcourir et non le temps nécessaire pour les parcourir; le tribunal de commerce de Lyon (2) a néanmoins condamné à des dommages-intérêts la compagnie, comme responsable d'un retard de livraison, parce qu'elle « avait, à tort, expédié « l'envoi en litige par une série de tronçons dont l'ensemble donne un trajet « kilométriquement moins long, qui est parcouru en plus de temps. » : en statuant ainsi, il a violé le texte (Arr. 12 juin 1866, art. 2) ci-dessus visé (3). »

Il s'agissait, en l'espèce, de quatre paniers d'alouettes expédiés du Tréport (réseau du Nord) sur Lyon (réseau de P.-L.-M.), et, suivant toute vraisemblance, quoique ni le jugement ni l'arrêt ne s'expliquent à ce sujet, l'expédition litigieuse était régie par le *tarif général commun* de grande vitesse (V. n° 1084 et suiv.), qui contient une clause ainsi conçue : « les prix sont établis par l'itinéraire le plus court, et les délais calculés par cet itinéraire. »

C'était donc ce texte qui imposait à l'expédition litigieuse la voie la plus courte, et non l'article 2 de l'arrêté de 1866, dans lequel il n'est d'ailleurs nullement question d'itinéraire.

Un autre arrêt (4), conçu dans des termes identiques, concerne également une expédition soumise aux conditions du tarif général commun. Ainsi que le fait remarquer le *Bulletin des transports* (5), cet arrêt, pour être exact, devrait être libellé de la manière suivante :

« Attendu qu'à défaut d'indication d'un itinéraire par l'expéditeur, les compagnies de chemins de fer doivent, lorsqu'il s'agit, comme en

---

(1) Cass. civ. 3 juill. 1905 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Quarté).

(2) 21 mai 1901 (Floccard c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

(3) Cass. civ. 28 nov. 1905 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Floccard).

(4) Cass. civ. 27 nov. 1906 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Passavant).

(5) 1907, p. 27.

*l'espèce, d'une expédition empruntant plusieurs réseaux et régie par les conditions du tarif général commun de grande vitesse, choisir la voie la plus courte, etc... »*

On citera enfin un dernier arrêt se basant encore sur ce principe que « les compagnies de chemins de fer doivent transporter par la voie *la plus courte et la moins coûteuse* les marchandises, quelle qu'en soit la nature, qui leur sont confiées par les expéditeurs sans indication d'itinéraire » (1); mais ici, pas plus que dans les cas précédents, l'on ne se trouvait en présence d'une expédition quelconque : l'arrêt constate lui-même que l'expéditeur avait requis le *tarif spécial*.

En définitive, cette jurisprudence ne saurait être considérée comme absolue : la règle de la voie courte et de la voie la moins coûteuse (ce qui n'est pas toujours la même chose) ne saurait être suivie *a priori*, ni sans discernement; lorsqu'elle n'est pas écrite dans les conditions des tarifs qui régissent l'expédition, on ne peut l'appliquer à celle-ci qu'à défaut d'autre, et rien ne permet de la substituer au texte de l'arrêté de 1866 qui commande le transport par le « premier train correspondant avec la destination ».

Aussi ne pourra-t-on poser, avec la Cour de cassation, qu'un seul principe certain :

« Si les compagnies de chemins de fer doivent, en règle générale, faire voyager, par la route kilométriquement la plus courte, les marchandises qui leur sont confiées, cette règle reçoit exception, soit quand un autre itinéraire a été expressément stipulé, soit quand l'application qui en serait faite serait incompatible avec celle du tarif requis, ou avec les conditions du mode de transport choisi par l'expéditeur (2). »

Finalement on adoptera l'avis exprimé par le *Bulletin annoté des chemins de fer*, en commentaire de l'arrêt précité du 27 novembre 1906. La haute autorité qui s'attache à la personnalité du directeur de cette publication (3) permet d'espérer que la jurisprudence finira par se fixer nettement dans le sens de cet avis, à la fois conforme à la vérité juridique et à l'équité.

« Pour concilier les solutions de la jurisprudence, en fixer la véritable portée, » dit le *Bulletin annoté* (4), « il y a lieu de rechercher si une seule compagnie exécute le transport ou si plusieurs compagnies y participent, et aussi quelle est l'espèce de tarif applicable. Suppose-

(1) Cass. civ. 6 déc. 1905 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Roux).

(2) Cass. civ. 13 juin 1894 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. veuve Sabatini).

(3) M. Louis SARRUT, procureur général près la Cour de cassation.

(4) 1907, II, p. 37, note « 6 et 7 ».

t-on que le transport n'intéresse qu'une compagnie : en vertu du tarif général, l'expéditeur paie le prix le plus élevé et, par conséquent, tient surtout à la célérité du transport. Donc la voie la plus rapide devra être suivie et le train obligatoire sera, conformément à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, le premier train de voyageurs à toutes classes correspondant avec la destination et partant trois heures après l'enregistrement. Ce train, allant directement au lieu de destination, y parviendra évidemment plus vite qu'un train ou une série de trains empruntant des lignes détournées, alors même que cette voie serait moins longue que celle parcourue par le train direct. La jurisprudence ne fournit pas de documents relatifs à cette hypothèse, tant, sans doute, la solution est certaine et incontestée. L'expéditeur a-t-il requis le tarif spécial : il a, par cela même, fait connaître que la célérité du transport est une considération accessoire, qu'il lui importe surtout de bénéficier des prix les plus réduits. Il a donc implicitement demandé la voie la plus courte (1), en tant d'ailleurs qu'elle sera, ce qui est le cas ordinaire, la moins coûteuse. Par conséquent, la compagnie devra constituer l'itinéraire le plus court en joignant, s'il y a lieu, les tronçons de diverses lignes, quoique cette combinaison entraîne des transbordements et des pertes de temps qu'éviterait l'itinéraire direct, et, une fois fixé l'itinéraire le plus court, elle recherchera le train qui, sur cet itinéraire, correspond le premier avec la destination, trois heures s'étant écoulées depuis l'enregistrement des colis... Suppose-t-on, en second lieu, que l'exécution du contrat de transport exige le concours de plusieurs compagnies : il est peu probable que les prix soient établis par la soudure des tarifs généraux de chaque compagnie, car ce procédé entraînerait une tarification élevée que ne compenserait pas l'accélération relative du trajet, mais cette hypothèse étant admise, il y a lieu de décider, comme dans le cas d'une expédition ressortissant à un seul réseau, et taxée au tarif général, que l'itinéraire à suivre sera celui qui permettra le transport le plus rapide... »

491. Le choix de l'itinéraire étant supposé fait expressément par l'expéditeur ou déterminé par les circonstances, il y a lieu de se demander quels sont les trains, parmi ceux circulant sur cet itinéraire, qui peuvent servir de base au calcul du délai.

Les dispositions du cahier des charges étaient simples et d'une indiscutable clarté : les expéditions pouvaient emprunter tout « train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes ». Mais l'ar-

---

(1) Tel est le cas de l'arrêt cité plus haut, du 6 déc. 1905.



rêté du 12 juin 1866 d'abord, puis un arrêté modificatif du 6 décembre 1878 ont apporté à ces dispositions des additions grâce auxquelles le texte de l'article 2 dudit arrêté du 12 juin 1866 est actuellement rédigé de la manière suivante :

« Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train, faute de quoi, ils seront remis au départ suivant.

« Toutefois, cette prescription n'est pas obligatoire pour les trains express et les trains-poste dans lesquels les compagnies admettent exceptionnellement des voitures de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> classe et qui auront été nommément désignés, tant sur les livrets soumis lors des changements de service à l'approbation ministérielle que sur les affiches portant la marche des trains à la connaissance du public.

« Les compagnies pourront, comme par le passé, être autorisées, sur leur demande, à admettre les petits colis dans les trains express ou poste proprement dits, sauf à appliquer le même traitement à tous les expéditeurs placés dans les mêmes conditions. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues. »

On se rappelle, en outre, que, d'après le paragraphe final de l'article 43 du règlement de 1846-1901 (V. n<sup>o</sup> 446), les affiches de la marche des trains doivent mentionner « ceux des trains contenant des voitures de toutes classes pour lesquels la compagnie sera dispensée de faire le service des messageries ». Ce paragraphe, qui a été ajouté au texte primitif par le décret du 1<sup>er</sup> mars 1901, n'est certes pas de nature à rendre plus claire la réglementation actuelle des délais de grande vitesse : les compagnies de chemins de fer l'ont invoqué, en effet, pour obtenir d'être dispensées du transport des articles de grande vitesse même dans certains trains omnibus, de sorte que la lecture des horaires avec le grand nombre des renvois, annotations ou observations qu'ils comportent, devient de jour en jour plus difficile.

**492.** Cette difficulté s'aggrave du défaut ou de l'insuffisance des publications officielles auxquelles les intéressés devraient pouvoir s'en rapporter.

Le livret de la marche des trains présenté à l'approbation ministérielle est en réalité le seul document susceptible de fournir au calcul des délais de grande vitesse une base certaine; mais ce document n'est pas mis à la disposition du public.

Quant aux affiches apposées dans les gares, elles doivent, il est vrai, être présumées exactes. Cette règle, déjà établie n° 448, est corroborée par un arrêt dans lequel on peut lire ce qui suit :

« Le jugement attaqué constate que le colis litigieux, contenant des poissons et des coquillages, remis à la gare d'Arcachon, le 25 janvier 1905, à 3<sup>h</sup> 30 du soir, pour être expédié par grande vitesse à Dorbano, en gare de La Croix (Var), a été mis à la disposition du destinataire le 28, vers 10 heures du matin; en l'état de ces constatations, la cour est en mesure de vérifier, à l'aide des affiches de la marche des trains, qui sont produites, si les délais réglementaires ont été observés (1). »

Juges et parties peuvent donc bien, à l'instar de la Cour de cassation, s'en tenir aux affiches, mais à la condition que leur exactitude ne soit pas contestée, car, suivant la jurisprudence rappelée nos 201 et 449, le texte erroné d'une affiche, même émanant de l'administration intéressée, ne saurait prévaloir contre le document officiel de la marche des trains, des règlements ou des tarifs dûment homologués.

493. Aussi l'on s'explique dans une certaine mesure cet original attendu d'un jugement qui, refusant d'admettre, comme étant dépourvu de tout « caractère officiel », un décompte de délais présenté par la compagnie en cause, ajoutait que, « faute de documents officiels, il était impossible de calculer exactement les délais légaux d'une expédition par grande vitesse » (2).

Cela peut être vrai pour les expéditeurs et destinataires, parce que les documents mis à leur disposition ne leur permettent pas d'établir avec certitude le calcul d'un délai de grande vitesse, mais on n'en peut dire autant d'un tribunal, car celui-ci doit tenir pour vrai, jusqu'à preuve contraire, ce que chacune des parties a établi dans la mesure des moyens dont elle pouvait légalement disposer pour l'administration des preuves à sa charge.

Dans l'affaire soumise au tribunal de Lorient, s'agissant d'une réclamation pour retard, le demandeur n'avait, pour ce qui concernait le calcul même du délai, qu'à présenter son récépissé : celui-ci, jusqu'à preuve contraire, devait être tenu pour exact sur ce point comme sur tous les autres (V. n° 236); et, puisque la compagnie n'était point parvenue à établir un autre décompte au moyen de documents probants, c'était le délai porté sur le récépissé qui devait faire la loi du litige.

---

(1) Cass. civ. 3 nov. 1909 (Ch. de fer du Sud de la France c. Dorbano) déjà cité sous n° 476.

(2) Trib. com. Lorient, 14 sept. 1906 (H. de Wolbock c. Ch. de fer d'Orléans).

**494.** Au reste, en se reportant, n° 491, au texte de l'article 2 de l'arrêté du 12 juin 1866, on pourra constater que les présomptions sont toujours en faveur de la solution la plus avantageuse pour le public. Le principe est que tous les « trains de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes » doivent recevoir les expéditions de grande vitesse quels que soient leur poids et leur nature. Si des exceptions sont apportées à cette règle, elles ne peuvent être valables qu'à la condition de faire l'objet de mentions spéciales « tant sur les livrets soumis... à l'approbation ministérielle que sur les affiches portant la marche des trains à la connaissance du public » (1). D'autre part, c'est évidemment à l'administration du chemin de fer qu'il appartient de faire la preuve de l'exception qu'elle invoque.

### B. — Petite vitesse.

**495.** Mode de calcul et point de départ du délai de transport proprement dit. — **496.** Règle générale déterminant sa durée. — **497.** Exception réduisant le délai à vingt-quatre heures par 200 kilomètres pour certaines marchandises, sur certaines lignes. — **498.** Tableaux et cartes indiquant les lignes favorisées. — **499.** Inconvénient résultant de la division des lignes en deux catégories. — **500.** Examen d'une difficulté de calcul inhérente à cette division. — **501.** Itinéraire des transports à petite vitesse. — **502.** Les indications des cartes du n° 498 doivent-elles être considérées comme rigoureusement exactes?

**495.** L'article 50 du cahier des charges (V. n° 472) s'exprime ainsi, au sujet du délai de transport proprement dit, pour les expéditions à petite vitesse :

« Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'Administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres. »

Le calcul se fait donc par périodes indivisibles de vingt-quatre heures, et comme, d'autre part, le délai de transport proprement dit commence à courir dès l'expiration du délai d'expédition, c'est-à-dire à minuit une fois la journée du lendemain de la remise entièrement accomplie (V. n° 484), il s'ensuit que finalement ce délai doit se compter par jours, de minuit à minuit.

**496.** L'Administration supérieure, usant de son droit de fixer la « durée du trajet » pour la petite vitesse, n'a pas permis l'utilisation totale, dans tous les cas, du maximum prévu par le cahier des charges.

(1) Conf. Cass. civ. 18 janv. 1910 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Guillaumot.)

Une première abréviation, consistant à ne pas compter les excédents de distance ne dépassant pas 25 kilomètres, figurait déjà dans l'arrêté du 25 mai 1856 (V. n° 475); on la retrouve dans l'article 7 de l'arrêté du 12 juin 1866, qui reprend simplement le texte du cahier des charges en y ajoutant le correctif nécessaire :

« La durée du trajet, pour les transports à petite vitesse, sera calculée à raison de vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

« Ne seront pas comptés les excédents de distance jusques et y compris 25 kilomètres. Ainsi, 150 kilomètres compteront comme 125, 275 comme 250, etc. »

Les délais ainsi calculés donnent le barème suivant, que reproduit l'article 51 des tarifs généraux (*infra* n° 857) :

De	1 à	150 kilomètres . . . . .	1 jour.
	151 à	275 — . . . . .	2 jours.
	276 à	400 — . . . . .	3 —
	401 à	525 — . . . . .	4 —
	526 à	650 — . . . . .	5 —
	651 à	775 — . . . . .	6 —
	776 à	900 — . . . . .	7 —
	901 à	1 025 — . . . . .	8 —
	1 026 à	1 150 — . . . . .	9 —
	1 151 à	1 275 — . . . . .	10 —
	1 276 à	1 400 — . . . . .	11 —
	1 401 à	1 525 — . . . . .	12 —
	1 526 à	1 650 — . . . . .	13 —

497. Une deuxième modification de la réglementation primitive a réduit le délai de transport des expéditions à petite vitesse à vingt-quatre heures par 200 kilomètres pour certaines marchandises, sur certaines lignes.

Conformément à l'avis de la commission d'enquête de 1863 (1) et les compagnies entendues, une disposition en ce sens fut introduite dans l'arrêté de 1866, dont elle forma l'article 8. La réduction de délai

(1) Cette commission, organisée par un arrêté ministériel du 5 novembre 1861, était chargée d'étudier : 1° la construction et l'exploitation à bon marché des chemins de fer; 2° la vitesse à imprimer aux trains; 3° la police des gares, application des articles des cahiers des charges relatifs aux voitures de correspondance, au camionnage, aux traités de réexpédition; 4° et toutes autres questions d'exploitation que le ministre croira devoir lui soumettre. Ses travaux ont été publiés officiellement, en 1863, sous le titre de « Enquête sur l'exploitation et la construction des chemins de fer ».

était applicable aux animaux ainsi qu'aux marchandises taxées aux prix de la première ou de la deuxième série des tarifs généraux de chaque compagnie, mais seulement pour les parcours effectués sur certaines lignes.

Le nombre de ces lignes a été quelque peu augmenté par des arrêtés du 15 mars 1877 et du 29 décembre 1886, ce dernier ayant en outre étendu le bénéfice de la réduction de délai aux marchandises taxées aux prix de l'une des quatre premières séries des tarifs généraux. Modifié et complété en conséquence, l'article 8 de l'arrêté du 12 juin 1866 est actuellement ainsi conçu :

« Sur les lignes ou sections de réseaux désignées à la suite du présent paragraphe, et dans les deux sens, tant pour les parcours partiels que pour le parcours total, la durée du trajet sera réduite à vingt-quatre heures par fraction indivisible de 200 kilomètres, pour les animaux, ainsi que pour les marchandises taxées au prix des 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> séries des tarifs généraux de chaque compagnie, conformément à la classification générale en vigueur approuvée par décisions ministérielles et, en général, pour toutes les marchandises, denrées et objets quelconques qui, rangés dans les séries inférieures, seraient taxés au prix de la 4<sup>e</sup> série sur la demande des expéditeurs. . . . .

« Les animaux, et les marchandises taxées comme il est dit ci-dessus, passant directement sur un même réseau d'une des lignes précitées, sur une autre de ces mêmes lignes, seront également transportés dans un délai de vingt-quatre heures par fraction indivisible de 200 kilomètres, comme si le transport avait lieu sur une seule et même ligne.

« Pour les animaux et les marchandises qui emprunteraient successivement des lignes sur lesquelles ils auraient droit à l'accélération de vitesse, et d'autres sur lesquelles ils n'y auraient pas droit, le délai total du transport sera calculé en additionnant les délais partiels afférents à chacune des lignes de régime différent, sans que, toutefois, ce délai total puisse dépasser le délai fixé par l'article 7. »

**498.** Les lignes dénommées dans le texte, entre le premier et le deuxième alinéa, sont signalées par un trait gras sur les cartes qui font l'objet des pages 333 à 341 ci-après ; leur énumération est en outre donnée dans un cadre spécial (1).

(1) A noter que, depuis l'impression de ces cartes, les postes de commissaire de surveillance administrative de MONTBRISON (P.-L.-M.), de CHATILLON-SUR-SEINE et de NOGENT-SUR-SEINE (Est), ont été supprimés.

499. Cette division en deux catégories des lignes de chaque réseau, a le grave inconvénient de rendre illusoire, dans bien des cas, le bénéfice de l'abréviation de délais applicable aux lignes favorisées.

Il suffit, en effet, qu'une expédition emprunte successivement des tronçons n'appartenant pas à la même catégorie, pour que, par suite de l'obligation d'additionner « les délais partiels afférents à chacune des lignes de régime différent », on obtienne souvent ainsi, sur l'ensemble du parcours, un délai supérieur à celui qu'on obtiendrait en calculant de bout en bout à raison d'un jour par 125 kilomètres (V. l'exemple donné n° 500). La disposition finale de l'article 8 de l'arrêté a précisément pour but de ramener le délai, dans ce cas-là, au régime établi par l'article 7, régime qui, ainsi qu'on l'a vu n° 496, est en vigueur depuis 1856.

Il semble, dit un rapport à la Chambre des députés, en date du 15 juillet 1906 (1), que « l'industrie des chemins de fer a fait des progrès suffisants pour obtenir sur toutes les lignes et non sur quelques-unes seulement une vitesse commerciale moyenne supérieure à 125 kilomètres par jour ou 5 kilomètres environ à l'heure »; cette remarque n'est qu'un écho des réclamations que le commerce fait entendre depuis longtemps à ce sujet, et l'on peut citer notamment ce vœu émis, le 30 mai de la même année, par l'assemblée des présidents de chambres de commerce réunie à Marseille : « que pour toutes les lignes, et quel que soit le tarif employé, le parcours minimum soit de 200 kilomètres par vingt-quatre heures ».

500. Indépendamment de cette critique, dont on s'excuse envers le lecteur, parce qu'elle sort un peu du cadre de la présente étude, on doit signaler le manque de précision du texte qui prescrit de calculer le délai en additionnant les « délais partiels afférents à chacune des lignes de régime différent ».

Doit-on compter séparément sur chaque tronçon, ou réunir (par réseau) les tronçons appartenant au même régime, pour calculer ensuite sur les deux totaux ainsi obtenus?

Voici, par exemple, une expédition de Chamonix (Haute-Savoie) à Montfavet (Vaucluse), pour laquelle l'itinéraire le plus court s'établit par Annecy, Saint-Béron, Saint-Marcellin, Avignon, c'est-à-dire (V. p. 338-339 la carte du réseau de P.-L.-M.) par Aix-les-Bains, Chambéry, Saint-André-le-Gaz, Moirans, Valence et Avignon.

Cet itinéraire se divise ainsi en sept tronçons appartenant à des

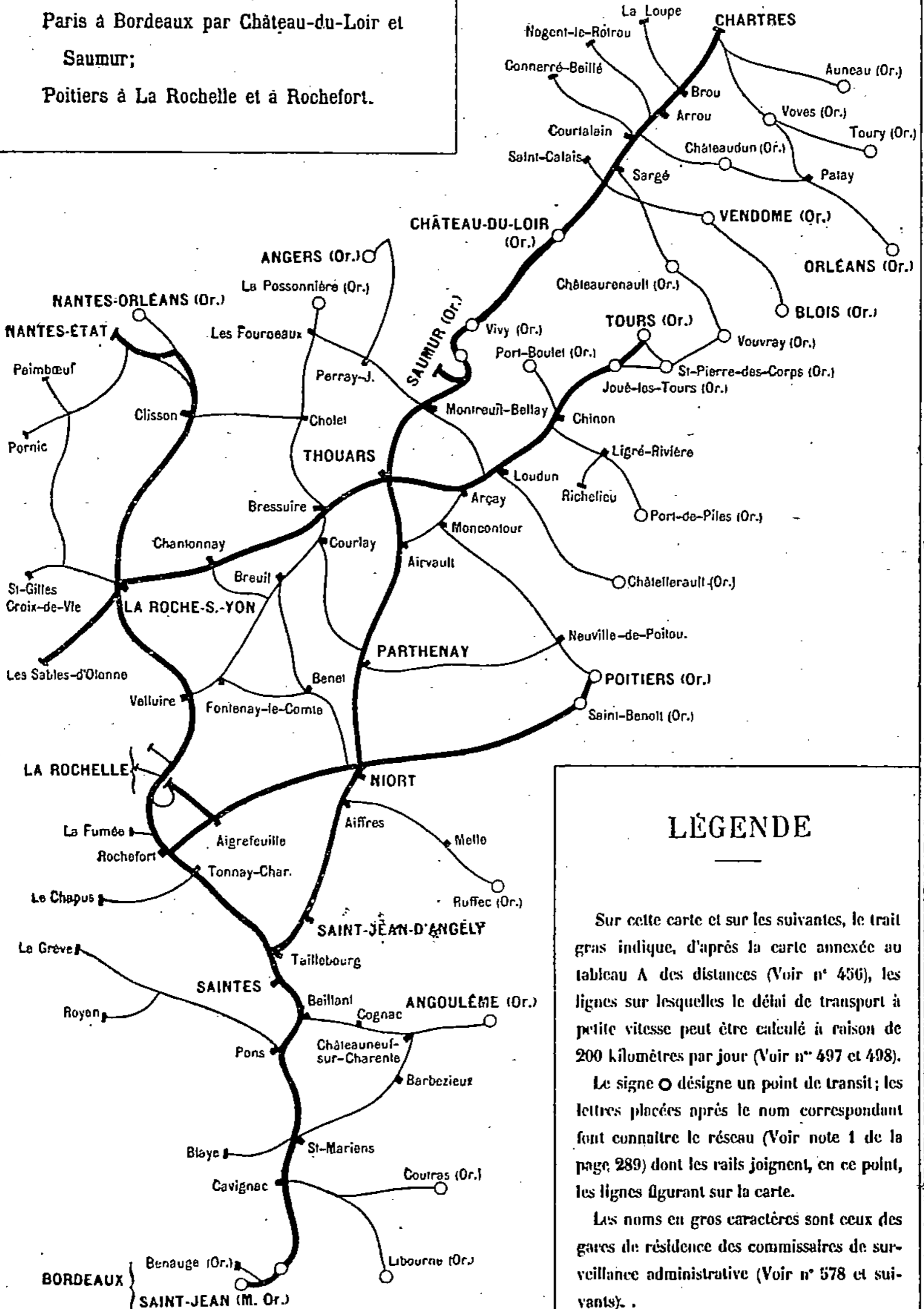
---

(1) 1906, n° 350, p. 30 (J. Bourrat).

# RÉSEAU DE L'ÉTAT

(AVANT LE RACHAT DU RÉSEAU DE L'OUEST)

Tours aux Sables-d'Olonne;  
Nantes à Coutras par Clisson;  
Paris à Bordeaux par Château-du-Loir et  
Saumur;  
Poitiers à La Rochelle et à Rochefort.



## LÉGENDE

Sur cette carte et sur les suivantes, le trait gras indique, d'après la carte annexée au tableau A des distances (Voir n° 456), les lignes sur lesquelles le défilé de transport à petite vitesse peut être calculé à raison de 200 kilomètres par jour (Voir n° 497 et 498).

Le signe **O** désigne un point de transit; les lettres placées après le nom correspondant font connaître le réseau (Voir note 1 de la page 289) dont les rails joignent, en ce point, les lignes figurant sur la carte.

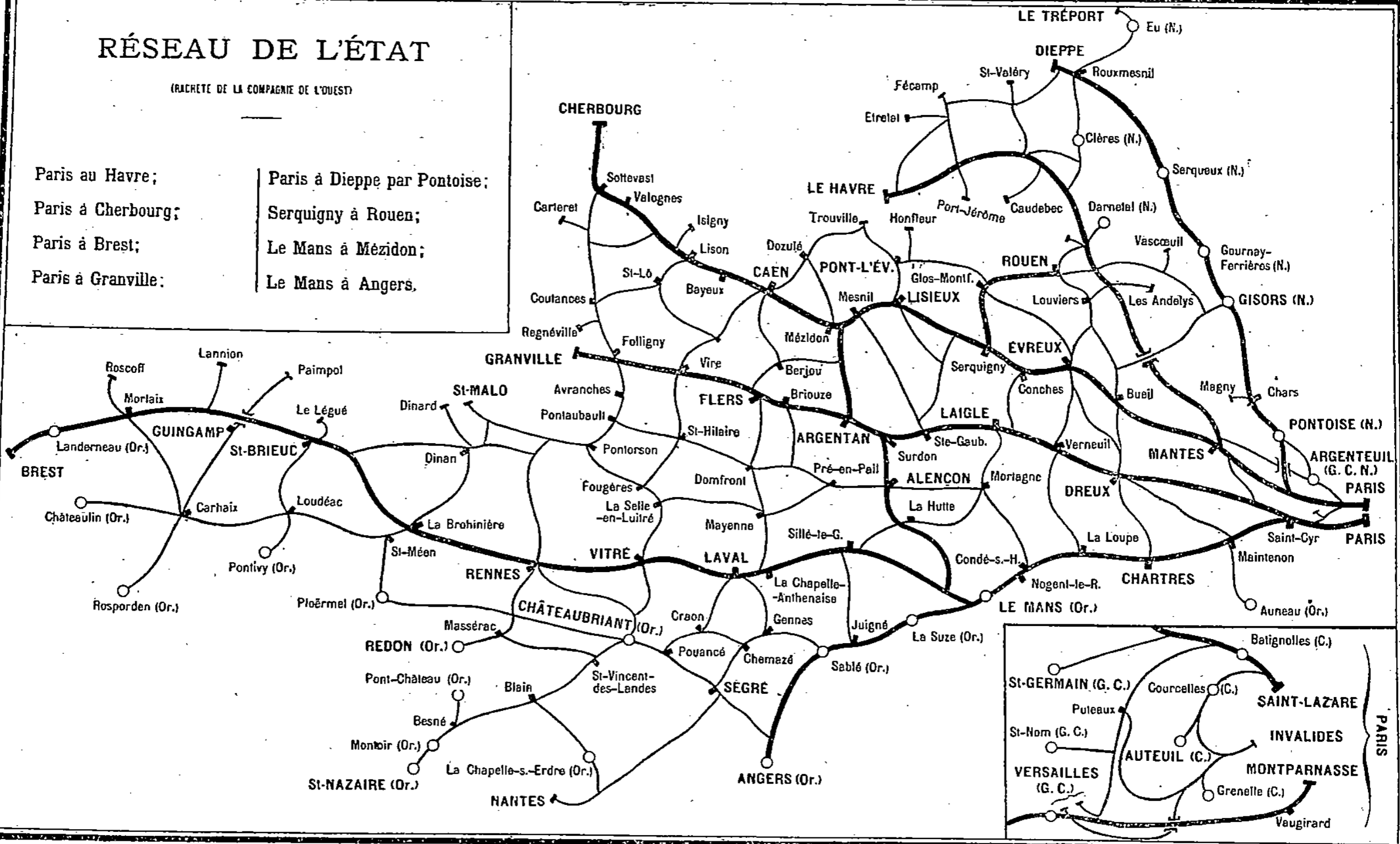
Les noms en gros caractères sont ceux des gares de résidence des commissaires de surveillance administrative (Voir n° 578 et suivants).

# RÉSEAU DE L'ÉTAT

(RACHETÉ DE LA COMPAGNIE DE L'OUEST)

Paris au Havre;  
Paris à Cherbourg;  
Paris à Brest;  
Paris à Granville;

Paris à Dieppe par Pontoise;  
Serquigny à Rouen;  
Le Mans à Mézidon;  
Le Mans à Angers.

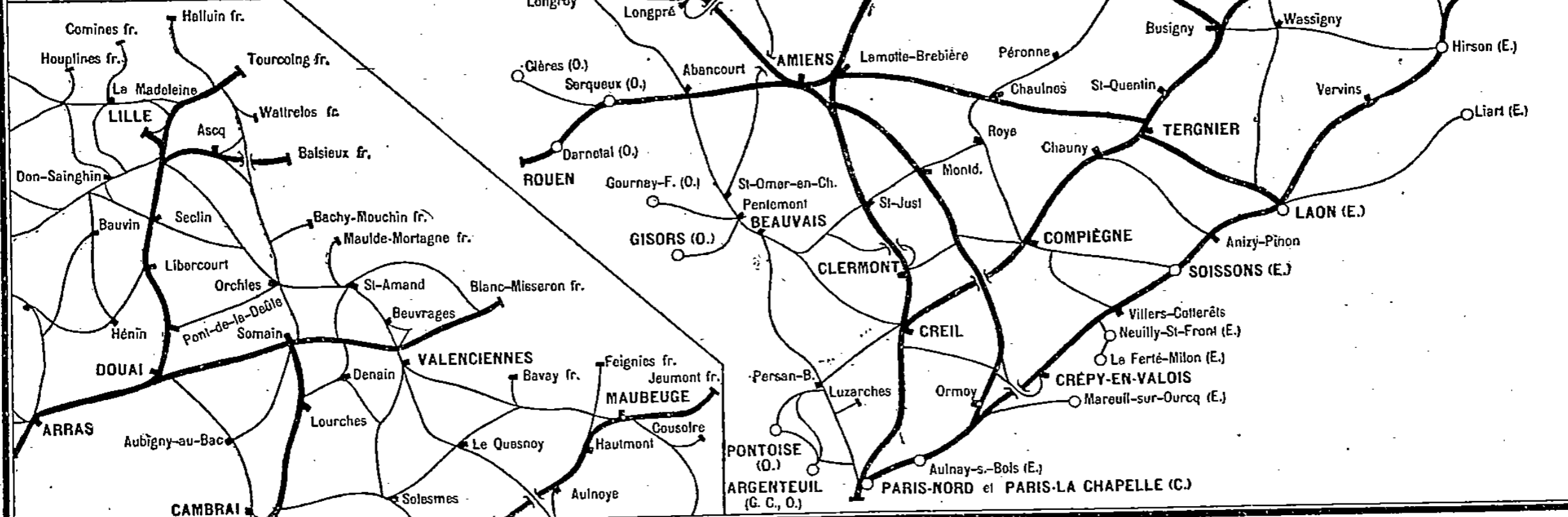


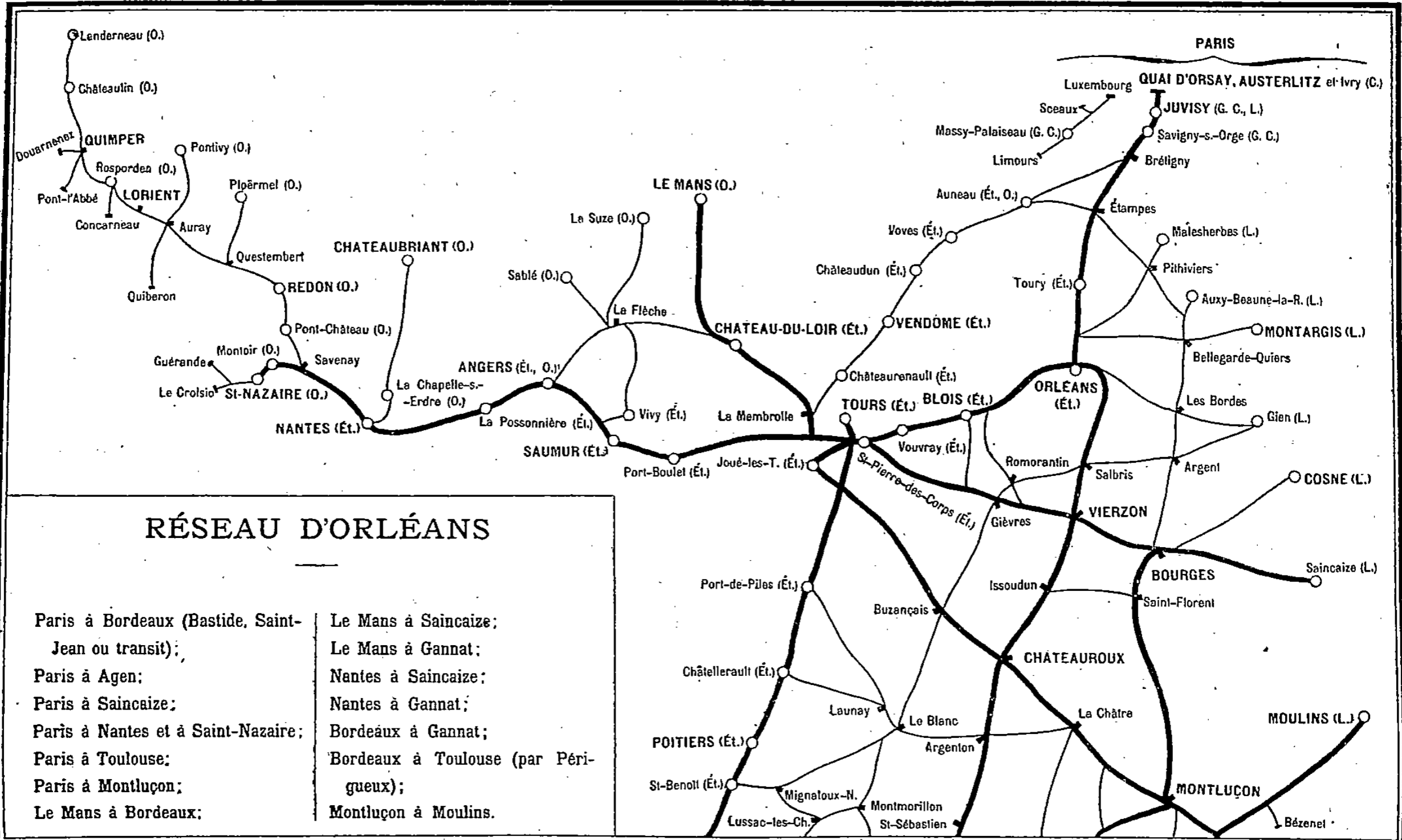


# RÉSEAU DU NORD

Paris à Boulogne;  
 Paris à Calais;  
 Paris à Dunkerque;  
 Paris à Lille et Tourcoing;  
 Paris à Lille et à Baisieux;  
 Paris à Valenciennes et à  
 Blanc-Misseron;  
 Paris à Jeumont;

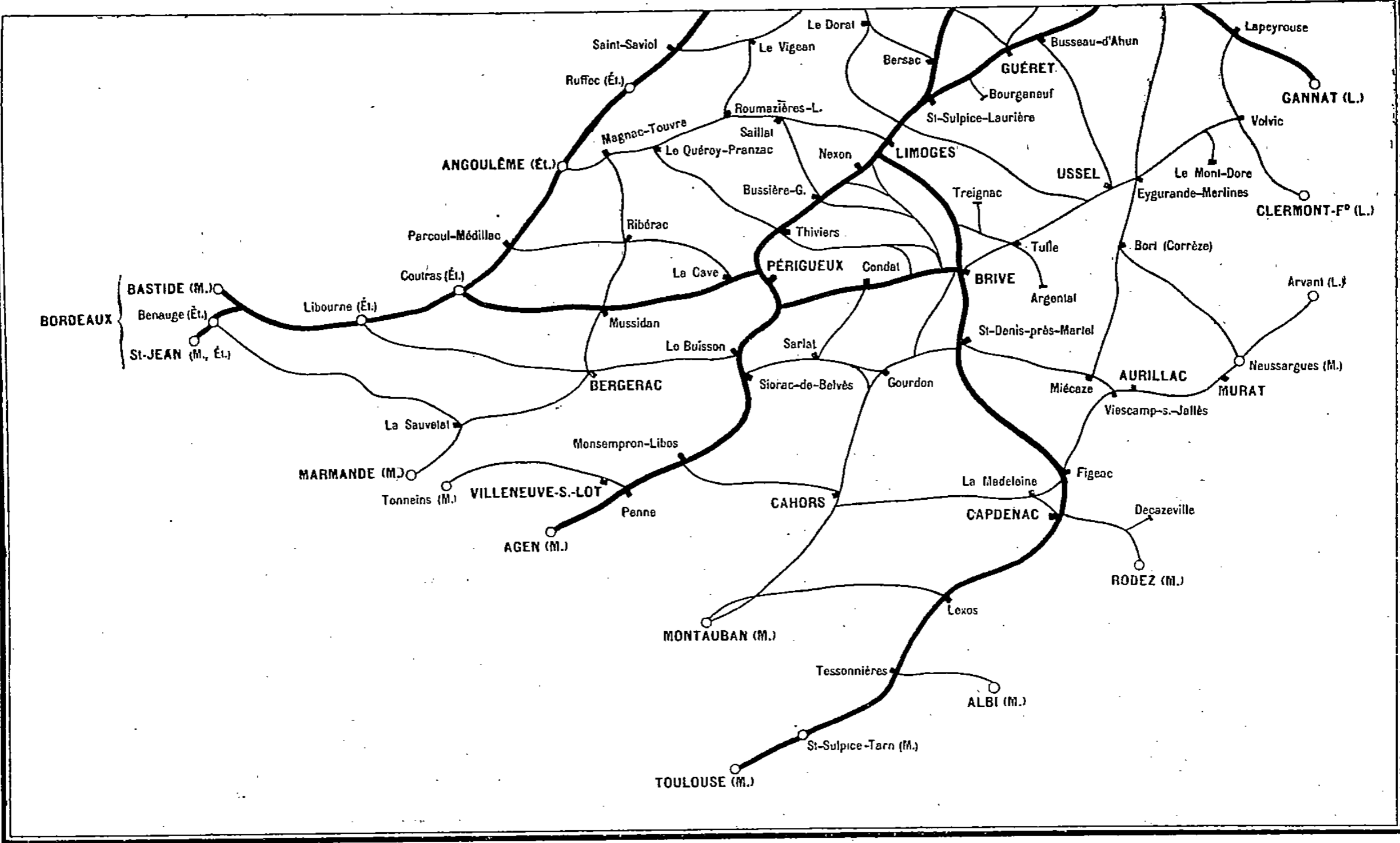
Paris à Cambrai et à So-  
 main;  
 Paris à Arras, à Béthune  
 et à Hazebrouck;  
 Paris à Anor;  
 Rouen à Lille;  
 Amiens à Ormoy;  
 Amiens à Laon.





## RÉSEAU D'ORLÉANS

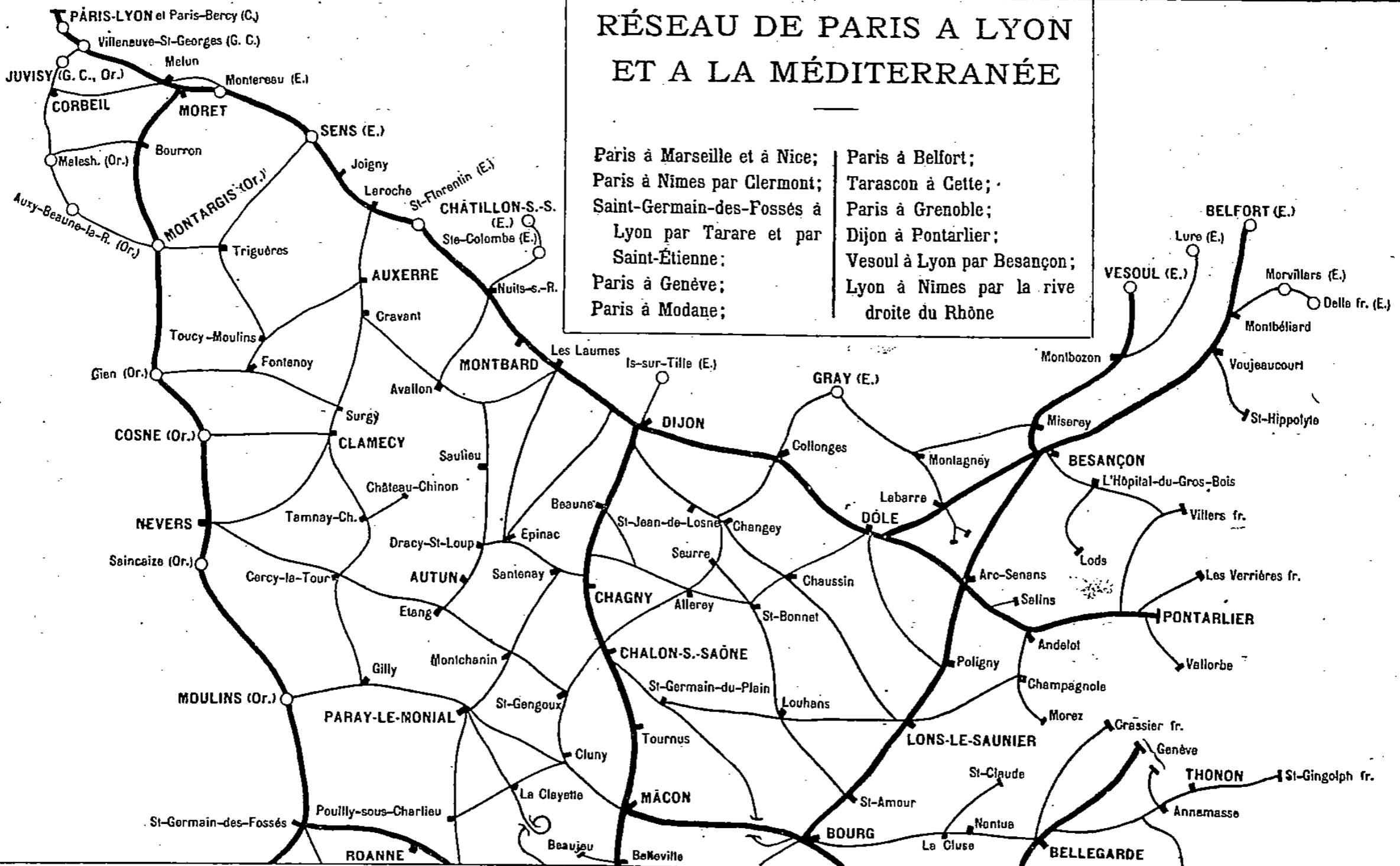
- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| Paris à Bordeaux (Bastide, Saint-Jean ou transit); | Le Mans à Saincaize;                 |
| Paris à Agen;                                      | Le Mans à Gannat;                    |
| Paris à Saincaize;                                 | Nantes à Saincaize;                  |
| Paris à Nantes et à Saint-Nazaire;                 | Nantes à Gannat;                     |
| Paris à Toulouse;                                  | Bordeaux à Gannat;                   |
| Paris à Montluçon;                                 | Bordeaux à Toulouse (par Périgueux); |
| Le Mans à Bordeaux;                                | Montluçon à Moulins.                 |

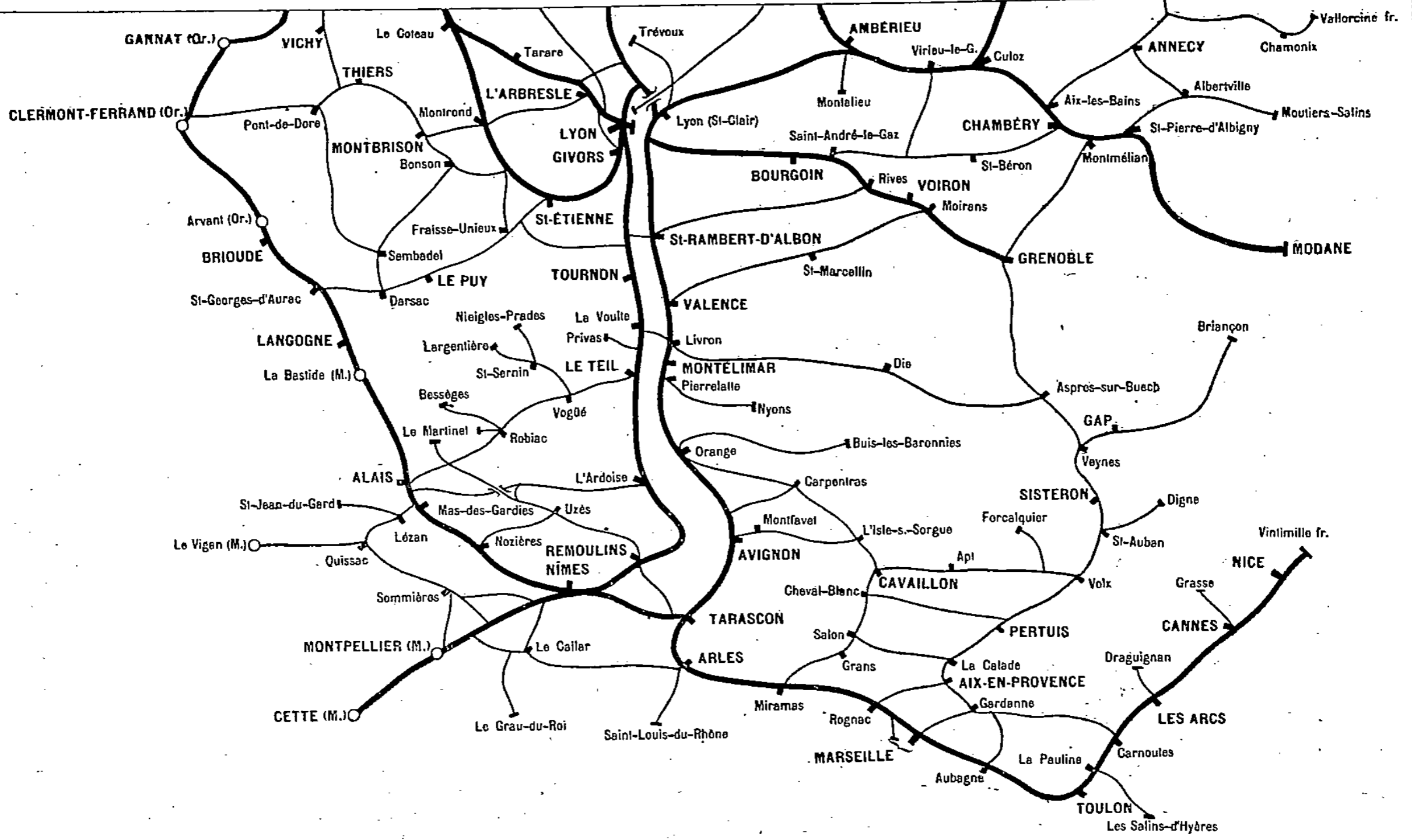


# RÉSEAU DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Paris à Marseille et à Nice;  
 Paris à Nîmes par Clermont;  
 Saint-Germain-des-Fossés à  
 Lyon par Tarare et par  
 Saint-Étienne;  
 Paris à Genève;  
 Paris à Modane;

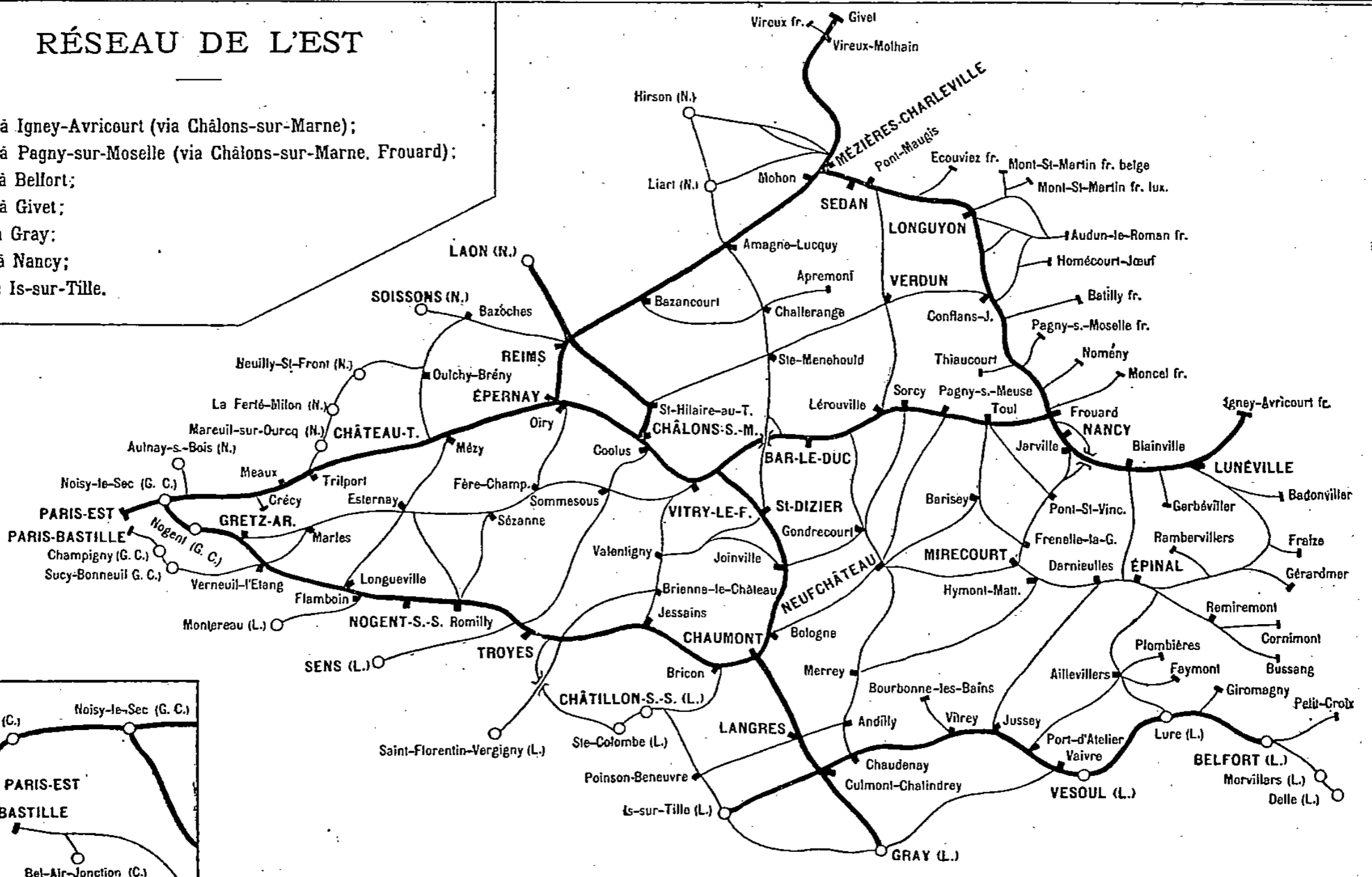
Paris à Belfort;  
 Tarascon à Cette;  
 Paris à Grenoble;  
 Dijon à Pontarlier;  
 Vesoul à Lyon par Besançon;  
 Lyon à Nîmes par la rive  
 droite du Rhône





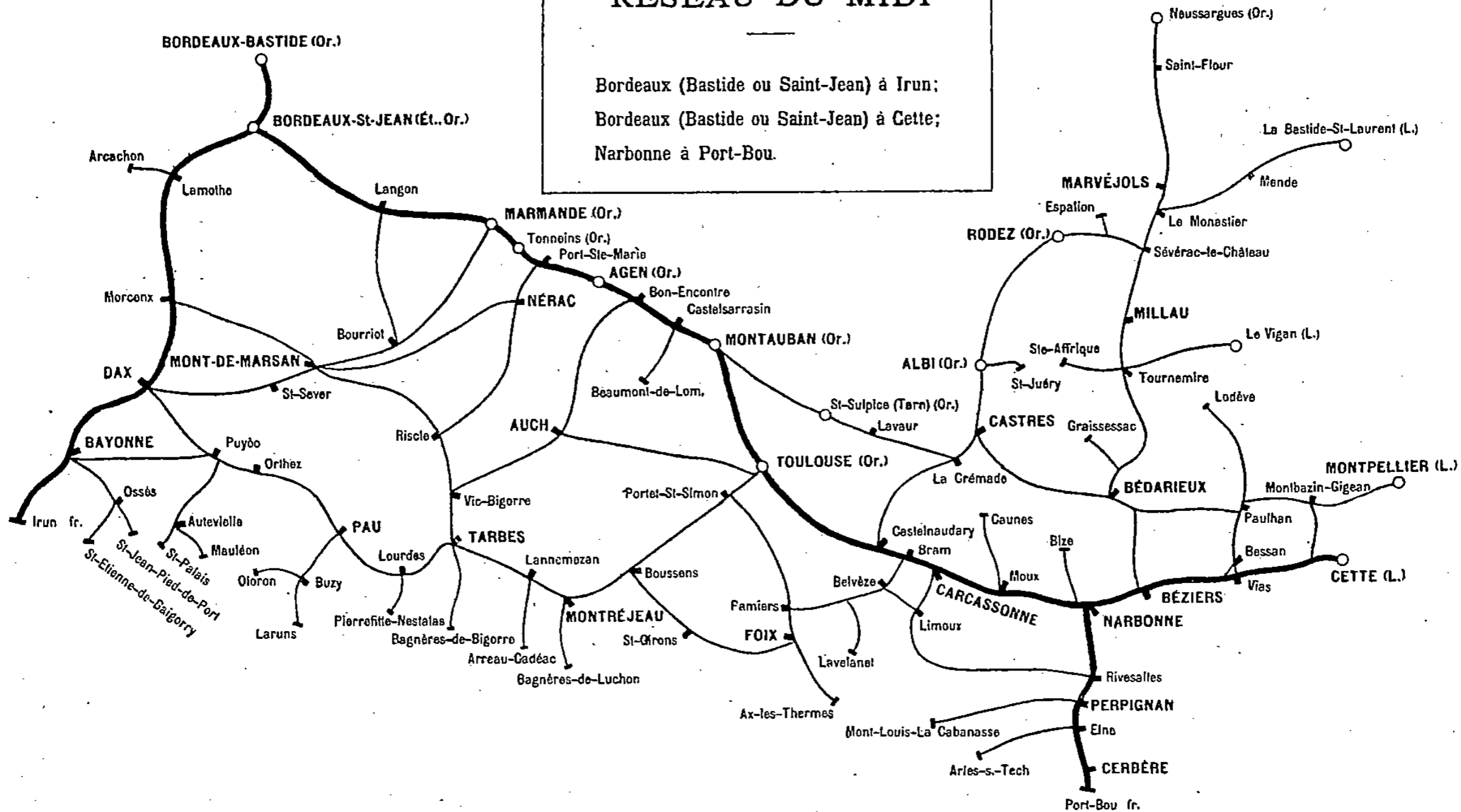
# RÉSEAU DE L'EST

Paris à Igney-Avrécourt (via Châlons-sur-Marne);  
 Paris à Pagny-sur-Moselle (via Châlons-sur-Marne, Frouard);  
 Paris à Belfort;  
 Paris à Givet;  
 Laon à Gray;  
 Givet à Nancy;  
 Laon à Is-sur-Tille.



# RÉSEAU DU MIDI

Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Irun;  
 Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Cette;  
 Narbonne à Port-Bou.



« lignes de régime différent » conformément aux indications du tableau ci-après, dont les trois premières colonnes ont été établies directement d'après les tableaux de distances homologués.

DÉSIGNATION DES GARES		DISTANCES			
		de CHA- MONIX	entre les gares		
Nu- méro d'or- dre	Noms		Régime de l'ar- ticle 7	Régime de l'article 8	
		Ligne à laquelle appartient chaque tronçon		Dis- tances	
542	Chamonix. . . . .	»	162		
563	Aix-les-Bains . . . . .	162			
565	Chambéry. . . . .	176	»	Paris à Modane . . . . .	14
705	Saint-André-le-Gaz. . . . .	215	39		
712	Moirans. . . . .	258	»		
105	Valence. . . . .	322	64	Paris à Marseille. . . . .	125
127	Avignon . . . . .	447	»		
871	Montfavet. . . . .	452	5		
Totaux			270		
			»		182
Distance totale. . . . .		452 kilomètres			

En comptant séparément sur chaque tronçon on trouve :

— Un tronçon de 162 kilomètres soumis au régime de l'article 7 et pour lequel le délai est par conséquent de. 2 jours.

— Trois tronçons soumis au régime de l'article 7, pour chacun desquels, la distance étant inférieure à 150 kilomètres, le délai est d'un jour, soit en tout. . . . . 3 —

— Trois tronçons soumis au régime de l'article 8, pour chacun desquels, la distance étant inférieure à 200 kilomètres, le délai est d'un jour, en tout . . . . . 3 —

TOTAL. . . . . 8 jours.



Mais l'ensemble du parcours n'étant que de 452 kilomètres, le délai maximum devra, en vertu de la disposition finale de l'article 8, ne pas dépasser quatre jours (distances de 401 à 525 kilomètres); dans ce premier système l'article 8 ne recevrait, en la circonstance, aucune application utile, et le délai serait de *quatre jours*.

Si maintenant l'on réunit les tronçons de même régime pour calculer sur les totaux ainsi obtenus, on a :

— Régime de l'article 7, sur 270 kilomètres . . . . .	2 jours.
— Régime de l'article 8, sur 182 kilomètres . . . . .	1 jour.
TOTAL. . . . .	<u>3 jours.</u>

Dans ce second système, le délai ne serait plus que de *trois jours*.

Il est permis d'hésiter entre les deux modes de calcul qui viennent d'être indiqués. Toutefois, l'on doit reconnaître que le sens littéral du texte semble plutôt incliner vers le premier système, et tel est aussi, sans doute, l'avis de l'Administration supérieure, puisque le ministre des travaux publics, dans une circulaire du 29 avril 1909, propose (V. n° 887) comme une amélioration du régime actuel la mesure suivante :

« Établissement du délai de transport en cumulant séparément : d'une part, les diverses fractions du parcours sur les lignes où le trajet journalier est de 125 kilomètres, et, d'autre part, les fractions de parcours sur les lignes où ce trajet est de 200 kilomètres, et en additionnant les deux délais partiels pour avoir le délai de transport total accordé aux compagnies. »

Quoi qu'il en soit, il est évident qu'on supprimerait toute difficulté à ce sujet si, comme le demande le commerce, on adoptait uniformément la règle des 200 kilomètres par vingt-quatre heures, et il est à remarquer que, dans ce cas, le délai serait très souvent, — notamment pour l'exemple choisi ci-dessus (parcours total de 452 kilomètres; à 200 kilomètres par jour : trois jours), — le même que celui fourni, sous le régime actuel, par le deuxième mode de calcul indiqué plus haut.

**501.** La question de l'itinéraire, si importante au point de vue du calcul des délais de grande vitesse, l'est beaucoup moins lorsqu'il ne s'agit plus que de la petite vitesse : il y a rarement, en effet, entre plusieurs itinéraires susceptibles d'être utilisés pour un transport à petite vitesse, une différence assez grande pour entraîner un allongement considérable du délai. Le fait peut cependant se produire

quelquefois, et d'ailleurs il importe d'envisager la solution à intervenir, en vue des litiges possibles.

En principe, conformément à la jurisprudence de l'arrêt du 13 juin 1894 dont un extrait a été cité n° 490, page 325, les expéditions doivent, à défaut d'autre indication, être dirigées par la voie la plus courte. Mais l'indication contraire qui justifierait un autre choix peut résulter soit d'une demande de l'expéditeur, soit de la demande du tarif réduit (qui, ainsi qu'il sera expliqué n° 883, entraîne l'acheminement par la voie la plus économique), soit même simplement des circonstances.

Ainsi, la Cour de cassation a pu décider qu'à défaut de réquisition de l'expéditeur une compagnie de chemins de fer n'est pas tenue de choisir un itinéraire empruntant les rails d'un autre réseau (1), pour faire bénéficier le transport d'un trajet plus court ou plus avantageux; elle a considéré, sans doute, que le fait de remettre à une gare une expédition que l'administration à laquelle cette gare appartient peut rendre à destination par ses propres moyens, emportait, en l'espèce, acceptation implicite de l'itinéraire allongé résultant de l'utilisation exclusive de ces moyens. Mais une telle interprétation de la volonté de l'expéditeur ne peut évidemment s'admettre que si la différence de parcours est peu sensible, et l'acceptation de l'itinéraire allongé vraisemblable : au cas contraire on devrait revenir à la règle de l'itinéraire le plus court, même au prix de l'emprunt d'un réseau étranger à la gare expéditrice.

Tel serait le cas, par exemple, pour une expédition remise à la compagnie de l'Est à Villeneuve-l'Archevêque (Yonne) à destination de Montereau (Seine-et-Marne) : l'itinéraire mixte Est-Lyon, *via* Sens, ne comporte que 61 kilomètres, tandis que l'itinéraire toute voie Est, passant par Troyes et Flamboin-Gouaix en compte 141, soit plus du double. Il est évident qu'on ne saurait présumer, de la part de l'expéditeur, l'acceptation d'un itinéraire aussi allongé, et c'est pourquoi, sauf réquisition expresse de sa part, l'expédition devra être acheminée *via* Sens.

**502.** On doit faire enfin une remarque d'une certaine importance au sujet des lignes indiquées, sur les cartes publiées plus haut, comme étant celles auxquelles s'applique le délai réduit calculé à raison d'un jour pour 200 kilomètres.

Les indications de ces cartes ont été basées sur celles de la carte

---

(1) Cass. civ. 1<sup>er</sup> mars 1905 (Ch. de fer d'Orléans c. Gaura).

générale des réseaux français qui termine le recueil dit tableau A des distances (V. n° 456); mais celle-ci n'étant pas homologuée, on ne possède sur ce sujet d'autre document officiel que l'arrêté de 1866, dont le texte est en général insuffisant à déterminer de manière indiscutable l'itinéraire des lignes qu'il énumère.

Que doit-on entendre, par exemple, par ligne « de Paris à Marseille »? Est-ce la grande ligne (*via* Dijon, Lyon, Arles) sur laquelle circulent les trains allant directement de Paris à Marseille et vice versa? Ou bien est-ce la ligne la plus courte permettant de se rendre par voie ferrée de Paris à Marseille, ligne qui passe alors par Auxerre, Avallon, Lyon, Carpentras et Grans? L'une et l'autre hypothèse peuvent se soutenir.

La première paraît plus conforme à la pensée du législateur de 1866 et même de celui de 1886. D'une part, à cette époque, certaines des lignes qui composent actuellement l'itinéraire le plus court n'existaient pas encore : telle la ligne de l'Isle-sur-Sorgue à Orange, qui a été ouverte en 1894. D'autre part, l'expression « ligne de Paris à Marseille » correspondait vraisemblablement, dans l'esprit des auteurs de l'arrêté, à la grande ligne *via* Dijon et Avignon, sur laquelle se rencontrait l'itinéraire sinon le plus court, en tout cas le plus rapide, le plus facile au point de vue de l'exploitation, et le mieux desservi. On peut ajouter que les statistiques officielles publiées par le ministère des travaux publics n'ont jamais fait figurer l'ensemble des tronçons formant l'itinéraire court sous la rubrique ligne de Paris à Marseille; on trouve en revanche, au n° 1 des lignes du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, une ligne « de Paris à Lyon par la Bourgogne », laquelle passe par Dijon, et, au n° 8, une ligne « de Lyon à Marseille par Avignon ». Enfin, dans tous les documents livrés au public (affiches de la marche des trains ou publications de la maison Chaix), la ligne de Paris à Marseille est celle qui passe par Dijon et Avignon.

Cependant le tableau des distances indique, de Paris-Bercy à Marseille, 828 kilomètres, avec itinéraire par Moret, Joigny, Saulieu, Tournus, Lyon-Saint-Clair, Carpentras et Grans. C'est cet itinéraire, plus court de 35 kilomètres que celui *via* Dijon et Avignon, que doivent suivre, en principe, les expéditions allant, à petite vitesse, de Paris à Marseille. Est-il admissible qu'on puisse refuser à ces expéditions le bénéfice de l'article 8 de l'arrêté?

Si on le leur accorde, le délai, à raison d'un jour par 200 kilomètres, sera de *cinq jours*.

Mais si on le leur refuse, sous prétexte que ledit article 8 a visé la ligne de Paris à Marseille passant par Dijon et Avignon, le parcours

devra être scindé en cinq tronçons et le délai calculé de la manière suivante :

Paris-Bercy à Laroche, régime de l'article 8, sur 154 kilomètres. . . . .	1 jour.
Laroche à Chagny, par Saulieu, article 7, sur 194 kilomètres. . . . .	2 jours.
Chagny à Orange, article 8, sur 344 kilomètres . . . . .	2 —
Orange à Miramas par Carpentras et Grans, article 7, sur 84 kilomètres . . . . .	1 jour.
Miramas à Marseille, article 8, sur 52 kilomètres . . . . .	1 —
TOTAL. . . . .	7 jours (1).

On voit l'intérêt de la question.

Dans les cas identiques à l'exemple choisi, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit de relations intéressant les trajets totaux nommément énumérés par l'arrêté (Paris à Marseille, Paris à Nîmes par Clermont, etc.), il semble bien qu'on doive décider sans hésiter en faveur du délai le plus court.

Mais la solution est plus délicate s'il s'agit de parcours partiels. D'Auxerre à Chagny, par exemple, la distance est de 175 kilomètres; faut-il compter deux jours avec l'article 7 ou un jour seulement avec l'article 8? En d'autres termes, peut-on considérer le parcours Auxerre-Chagny comme étant situé sur la ligne de Paris à Marseille? Rien ne l'indique, et on serait fort embarrassé pour orienter vers l'affirmative plutôt que vers la négative une réponse raisonnée à cette question.

Aussi se contentera-t-on de citer pour mémoire un jugement du tribunal de commerce d'Aix-en-Provence (2) d'après lequel les délais de petite vitesse devraient être comptés à raison d'un jour seulement par 200 kilomètres, sur l'un comme sur l'autre des deux itinéraires admissibles entre Paris et Marseille, aussi bien pour les expéditions effectuant le parcours total que pour tout parcours partiel intermédiaire pris sur ces itinéraires.

(1) Le calcul fait d'après la deuxième formule indiquée n° 500 ne donnerait que six jours.

De Paris à Laroche, de Chagny à Orange et de Miramas à Marseille (154 + 344 + 52 = 550 kilomètres), art. 8 . . . . .	3 jours.
De Laroche à Chagny et d'Orange à Miramas (194 + 84 = 278 kilomètres), art. 7. . . . .	3 —
Total. . . . .	6 jours.

(2) 15 févr. 1900 (Pinto c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

#### § 4. — Délai de transmission.

503. Le délai de transmission doit figurer parmi les délais partiels dont se compose le délai total. — 504. Définition du délai de transmission. — 505. Textes réglementant ce délai. — 506. Définition des gares de transit. — 507. Définition des gares communes; délai de transmission dans ces gares. — 508. Délai de transmission dans les gares distinctes en communication par rails. — 509. Remarque au sujet de la durée du délai de transmission. — 510. Les recueils Chaix font connaître les gares qui sont communes et celles qui sont en communication par rails. — 511. Dispositions réglementaires relatives à la traversée de Paris. — 512. Les gares des divers réseaux à Paris, sont en communication par les rails d'un réseau distinct. — 513. Délai de transmission, à Paris, pour les expéditions à petite vitesse. — 514. Délai de transmission entre les gares de Paris formant têtes de ligne, pour les expéditions à grande vitesse. — 515. Délai, pour les mêmes expéditions, entre les autres gares de Paris. — 516. Itinéraire, au point de vue du calcul du délai, des expéditions à grande vitesse *via* Paris.

503. Dans l'énumération donnée, n° 474, des diverses parties dont se compose un délai, on a fait figurer le délai de transmission en dernier lieu, après le délai de livraison; celui-ci se rencontre en effet dans tous les cas, comme le délai d'expédition et le délai de transport proprement dit, tandis que le délai de transmission ne se compte que dans certains : lorsque l'expédition doit, pour parvenir à destination, emprunter successivement les rails de plusieurs réseaux.

Cette remarque faite, il n'y a plus de raison de classer à part le délai de transmission, qui, dès lors, reprend sa place normale, dans l'ordre des opérations auxquelles il correspond, parmi les divers délais partiels dont se compose le délai total, seul obligatoire pour les administrations (V. n° 477).

504. D'après l'article 50 du cahier des charges (V. n° 472), « lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition, au point de jonction, seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la compagnie ». Ces « délais de livraison et d'expédition au point de jonction » sont ce que la terminologie des chemins de fer appelle le délai de transmission, c'est-à-dire le temps alloué aux deux administrations de chemins de fer qui se joignent dans une même gare ou une même localité, pour effectuer les opérations de transmission ou de transbordement dont il a été déjà parlé, nos 349 et suivants, au point de vue des perceptions auxquelles elles donnent lieu.

505. On pourrait se livrer à de longues discussions sur la portée et le sens précis du texte qui vient d'être cité; en rapprocher l'ar-

ticle 61 du même cahier des charges, concernant les chemins de fer qui joignent, par embranchement ou prolongement, les lignes du concessionnaire; étudier quelles sont, à cet égard, les obligations de celui-ci; rechercher dans quels cas et suivant quelles règles il est tenu de transmettre au chemin de fer suivant les marchandises et objets qui lui ont été confiés... mais cette étude paraît dénuée d'intérêt, étant donné que les délais de transmission ont été réglés de façon formelle par l'arrêté du 12 juin 1866, d'accord entre le ministre des travaux publics et les compagnies intéressées, et que, d'autre part, aucune contestation ne s'est élevée sur la légalité des dispositions y relatives.

Ces dispositions font l'objet des articles 3 et 9 de l'arrêté de 1866, applicables le premier aux transports à grande vitesse, le second aux transports à petite vitesse.

Leur texte, pour ce qui concerne les gares autres que celles de Paris, est le suivant :

« ART. 3 (*grande vitesse*). — Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai de transmission sera de trois heures, à compter de l'arrivée du train qui les aura apportés au point de jonction, et l'expédition, à partir de ce point, aura lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes dont le départ suivra l'expiration de ce délai.

« Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité, dans deux gares distinctes en communication par rails, sera de six heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées, conformément aux deuxième et troisième paragraphes de l'article 5.....

« ART. 9 (*petite vitesse*). — Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai d'expédition fixé à l'article 6 ne sera compté qu'à la gare originaire et une seule fois; mais il est accordé aux compagnies un jour de délai pour la transmission d'un réseau à l'autre, la durée du trajet, pour chaque compagnie, restant fixée comme il est dit aux articles 7 et 8.

« Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité dans deux gares distinctes en communication par rails, sera de deux jours, le surplus des conditions énoncées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article restant applicable dans ce dernier cas. »

506. On peut constater que ces deux articles emploient exactement les mêmes termes pour diviser les gares dans lesquelles les marchan-

dises et objets passent d'un réseau sur un autre, en gares « communes » et gares « distinctes en communication par rails ». Les unes et les autres de ces gares prennent, dans le langage des chemins de fer, le nom générique de *gares de transit*. Quant aux gares qui, quoique situées dans une même localité, ne seraient cependant ni communes ni en communication par rails, elles ne figurent point dans cette réglementation, et sont, par conséquent, exclues de son application pour ce qui concerne les délais de transmission.

**507.** Il n'existe pas de définition légale des gares communes. Tout au plus peut-on inférer des articles 61 du cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt général et 60 du cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt local, qu'on doit considérer comme gares communes, les « stations » dont deux ou plusieurs administrations de chemins de fer « partagent l'usage ». Mais les mots « gares » et « stations » n'ont pas, eux-mêmes, un sens bien déterminé; il semble qu'au point de vue spécial qui nous occupe on doit comprendre dans ces termes l'ensemble des voies, bâtiments et aménagements de toute sorte servant à la réception et à l'expédition des marchandises ou animaux. D'après cela, on devrait considérer comme gare commune à l'égard de deux administrations de chemins de fer, toute gare dont les voies et bâtiments sont utilisés en commun pour les arrivages et expéditions de ces deux administrations.

Il importe de remarquer que la communauté d'une gare ne résulte pas du fait seul que deux lignes appartenant à des réseaux différents se joignent par embranchement ou prolongement. Aux termes des articles précités des cahiers des charges, les diverses compagnies ne sont tenues, le cas échéant, de partager l'usage de leurs gares, que si l'Administration l'exige : voies, bâtiments et aménagements divers peuvent donc rester distincts; il n'y a gare commune que s'il y a usage commun de quelques parties tout au moins du chemin de fer.

Cet usage commun peut même être restreint à certaines opérations, et, dans ce cas, la gare ne serait commune que pour les branches du trafic auxquelles ces opérations s'appliqueraient.

Dans la pratique, le service est ordinairement assuré par le personnel de l'administration à laquelle la gare commune appartient; l'autre ou les autres administrations y ont presque toujours un représentant, mais pas nécessairement : cela dépend des circonstances locales et de l'intensité du transit.

Les questions d'organisation et de personnel sont, du reste, sans aucune influence sur le mode de calcul du délai de transmission : le seul point de fait intéressant à fixer à cet égard est celui de savoir

si la transmission a lieu dans une gare commune. Dans l'affirmative, le délai de transmission est, pour la grande vitesse, de trois heures, à compter de l'heure réglementaire d'arrivée (V. n° 478) du train qui a dû apporter la marchandise, laquelle doit ensuite être emportée, sur le réseau suivant, par le premier train utile partant après l'expiration de ce délai. Pour la petite vitesse, le délai est d'un jour, de minuit à minuit, après l'expiration du délai de transport sur le premier réseau.

**508.** Le deuxième paragraphe de chacun des articles 3 et 9 de l'arrêté du 12 juin 1866 n'est guère plus facile à préciser, dans son application, que le premier paragraphe des mêmes articles.

Que doit-on entendre par « réseaux aboutissant à une même localité dans deux gares distinctes en communication par rails ? » Il n'est aucune règle certaine qui permette de le dire. Jusqu'où doit-on étendre le sens de l'expression « même localité » ? Quand y a-t-il entre deux gares une « communication par rails » ? Peut-on notamment dire qu'une telle communication existe alors que les deux réseaux sont à voie de largeur différente et que le matériel de l'un d'eux seulement peut circuler sur la communication ? Toutes ces questions, qui pourraient donner lieu à de délicates controverses, paraissent avoir été résolues dans le sens le plus favorable au public (V. n° 510) et ne sauraient donner lieu que très exceptionnellement à des litiges.

Quoi qu'il en soit, le délai de transmission entre les gares « distinctes en communication par rails » est, pour la grande vitesse, de six heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées (V. n° 459) et de deux jours pour la petite vitesse. Ce temps comprend, dans l'un et l'autre cas, la durée du trajet sur la communication qui relie les deux gares.

**509.** Il est intéressant de remarquer que la durée du délai de transmission est égale à celle du délai d'expédition (V. nos 482 et 484) dans les gares communes, et double dans les gares qui sont simplement en communication par rails ; en outre, dans ce dernier cas, et s'il s'agit de grande vitesse, les heures de nuit ne sont pas comptées. Ces distinctions s'expliquent suffisamment d'elles-mêmes sans qu'il soit besoin d'y insister.

**510.** Les considérations auxquelles on s'est livré plus haut, nos 507 et 508, au sujet de la définition des gares « communes » et des gares « en communication par rails » ont une certaine importance doctrinale ; mais, pratiquement, pour savoir à quelle catégorie appartient une



gare, il suffit de consulter les recueils de tarifs publiés par la maison Chaix (V. nos 658 à 663), dans lesquels figurent à ce sujet tous les renseignements utiles : gares communes, gares distinctes en communication par rails (N. C. R., c'est-à-dire non communes reliées) et enfin gares aboutissant à une même localité, mais non en communication (N. C. N. R., non communes non reliées). Bien qu'ils soient dépourvus de tout caractère officiel (V. n° 658), on sait que les recueils Chaix sont publiés par les soins des compagnies ou tout au moins d'accord avec elles et au moyen de documents fournis par elles; ils présentent donc les garanties morales et matérielles les plus sérieuses; on peut leur accorder confiance, et tirer même, de ce fait qu'ils mentionnent comme communes ou en communication par rails des gares appartenant à des réseaux dont les voies sont de largeur différente (1), un argument en faveur de la solution libérale à laquelle il a été fait allusion n° 508.

511. On n'a donné ci-dessus, n° 505, que la partie des articles 3 et 9 de l'arrêté du 12 juin 1866 concernant les gares autres que celles de Paris; ces dernières font l'objet des dispositions finales, ainsi conçues, de chacun des articles précités :

« ART. 3 (*grande vitesse*). — ... Et il sera de la même durée (six heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées) entre les diverses gares de Paris formant têtes de ligne, jusqu'à ce que le service de la grande vitesse entre lesdites gares ait été organisé sur

---

(1) EXEMPLES. — La gare de DOULLENS, appartenant au réseau du *Nord* (voie normale de 1<sup>m</sup>445), commune à ce réseau et à celui des *Chemins de fer économiques* (ligne de Doullens à Albert, voie de 1 mètre); la gare de VERDUN, du réseau de l'*Est* (voie normale), commune avec la *Compagnie meusienne* des chemins de fer (ligne de Beauzée à Verdun, voie de 1 mètre); la gare de LANDERNEAU, du réseau de l'*Ouest-État* (voie normale), commune avec le réseau d'*Orléans* (voie normale) et avec la compagnie des *Chemins de fer départementaux du Finistère* (ligne de Landerneau à Lesneven et à Plounéour-Trez, voie de 1 mètre); la gare de LA ROCHE-SUR-YON du réseau de l'*État* (voie normale); commune avec les *Tramways de la Vendée* (lignes de la Roche-sur-Yon aux Herbiers et à Légé, exploitées par l'administration des chemins de fer de l'*État*, voie de 1 mètre); la gare de CARCASSONNE, du réseau du *Midi* (voie normale), commune avec la compagnie des *Tramways à vapeur du département de l'Aude* (ligne de Carcassonne à Caunes, voie de 1 mètre); la gare de RIOM, du réseau de *P.-L.-M.* (voie normale), commune avec la ligne de Riom à Volvic, appartenant à la *Société de construction des Batignolles* (voie de 1 mètre).

A BREST, la gare du chemin de fer de l'*Ouest-État* (voie normale) et celle des *Chemins de fer départementaux du Finistère* (lignes de Brest à Ploudalmézeau et de Brest à Lannilis, voie de 1 mètre); sont en communication par rails; de même à SAUMUR la gare de la compagnie d'*Orléans* (voie normale), commune avec celle de l'*État* (voie normale), est en communication par rails avec la gare des *Tramways saumurois* (voie de 1 mètre); à HYÈRES, la gare de la compagnie *P.-L.-M.* (voie normale) est en communication par rails avec celles des *Chemins de fer du Sud de la France* (ligne d'Hyères à Fréjus et à Toulon, voie de 1 mètre).

le chemin de fer de Ceinture, le surplus des conditions énoncées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article restant applicable dans ces deux derniers cas. »

« ART. 9 (*petite vitesse*). — ... Toutefois, à Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par le chemin de fer de Ceinture, le délai de deux jours comprendra la durée du trajet sur ledit chemin. »

**512.** Pour bien comprendre le sens et l'utilité de ces dispositions, il est nécessaire de se rappeler qu'aux termes de l'arrêté du 3 novembre 1879, qui a fait du texte primitif de l'arrêté de 1866, en ce qui concerne les délais de transmission, ce qu'il est aujourd'hui, « toutes les sections (du chemin de fer de Ceinture) sont considérées, au point de vue des délais de transmission, comme appartenant à une même exploitation ».

Les gares des divers grands réseaux dans Paris ne sont certainement pas communes, mais elles sont en communication par rails; il y a seulement ici cette circonstance toute particulière, que les rails qui les relient appartiennent à une exploitation distincte de ces grands réseaux eux-mêmes, quoique concentrée dans les mains d'une administration unique, un syndicat, dont ils font tous partie (1).

Pour éviter toute équivoque, il fallait à cette situation spéciale une réglementation qui lui fût propre.

**513.** Le texte applicable à la petite vitesse, reproduit ci-dessus, est parfaitement clair : toute expédition arrivant, par exemple, à Paris-Bercy par les lignes de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et appelée à continuer sur le réseau du Nord par Paris-La-Chapelle, aura droit, entre ces deux gares, à un délai de transmission de deux jours, à compter de minuit à minuit, après l'expiration du délai de transport sur le réseau de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

**514.** La situation n'est malheureusement pas aussi nette en ce qui concerne la grande vitesse.

---

(1) Les chemins de fer de Ceinture de Paris (*intra et extra muros*) ont été concédés, savoir : la Grande Ceinture, aux quatre compagnies du Nord, de l'Est, de P.-L.-M. et d'Orléans; la Ceinture intérieure, rive droite, aux mêmes compagnies et à la compagnie de l'Ouest; la Ceinture intérieure, rive gauche, à la seule compagnie de l'Ouest. L'exploitation de ces lignes a été réglée entre les administrations intéressées, au moyen d'arrangements et d'un traité spécial, en date du 29 décembre 1880, qui ont été approuvés, le 11 novembre 1881, par un décret, « sous la condition expresse que, dans tous les cas et quel que soit l'itinéraire effectivement suivi par les marchandises, on n'appliquera toujours au public que la taxe la plus réduite résultant du passage par la Grande ou par la Petite Ceinture ».

Deux jugements du tribunal de commerce de Saint-Étienne, en date du 23 mai 1902 (1), puis des arrêts confirmatifs purs et simples de la cour de Lyon, en date du 26 juin 1903, ont admis que le service de la grande vitesse, sur la Petite-Ceinture de Paris, « ayant été organisé et fonctionnant dès avant le 9 août 1900 » (date du passage supposé de l'expédition litigieuse à Paris), la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ne pouvait plus, pour un transport de grande vitesse allant de Saint-Étienne au Havre, « exciper du paragraphe 2 de l'article 3 de l'arrêté du 7 août 1895 (2), le transport litigieux se trouvant régi par le paragraphe 1<sup>er</sup> du même article et ne subir, par conséquent, qu'un délai de transmission de trois heures (nuit comprise) ».

Des arrêts de la chambre civile, en date du 27 novembre 1906, dont l'un a déjà été mentionné n° 490, ont mis à néant les décisions dont il vient d'être parlé; mais la cour régulatrice, ayant trouvé ailleurs de suffisants motifs de cassation, n'a pas examiné le point de savoir si le délai de transmission entre Paris-Nord et Paris-Lyon était de six heures, non compris les heures de nuit, ou de trois heures seulement, sans distinction entre la nuit et le jour, comme l'avaient décidé le tribunal de commerce de Saint-Étienne et la cour d'appel de Lyon.

Or, l'affirmation de fait des arrêts et jugements précités, à savoir, que le service de la grande vitesse entre les diverses gares de Paris formant têtes de ligne est organisé sur les chemins de fer de la Petite-Ceinture, paraît contraire à la réalité, au moins dans cette forme absolue. Le service de la grande vitesse entre les gares de Paris ne fonctionne qu'incomplètement sur les chemins de Ceinture, même à l'heure actuelle: quelques trains seulement, en petit nombre, mettent en communication diverses gares pour le transport de certains voyageurs et de certaines marchandises; peut-être serait-on autorisé à soutenir que le service est organisé entre Paris-Nord et Paris-Lyon ainsi qu'entre cette dernière gare et Paris-Saint-Lazare, mais c'est tout, et les transports à grande vitesse sont toujours acheminés

---

(1) Chorel et Escorbia c. Lelouvetel et Rivoire et recours de ceux-ci c. Ch. de fer de P.-L.-M.; Passavant c. mêmes parties.

(2) Cette date, indiquée par les jugements de Saint-Étienne, est erronée: « Il a été impossible, dit une note du *Bulletin annoté des chemins de fer* (1907, II, p. 45), de trouver le texte de cet arrêté ministériel du 7 août 1895, cependant produit en justice, soit aux archives du ministère des travaux publics, soit aux bureaux de la compagnie. Il paraît d'ailleurs être la reproduction littérale de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 ». — Le tribunal de Saint-Étienne a probablement pris pour la date principale de l'arrêté réglant les délais, celle d'un arrêt modificatif relatif à la livraison de certaines denrées, les dimanches et jours fériés, dans les gares de Bordeaux-Bastide et de Bordeaux-Saint-Jean.

entre les autres gares têtes de ligne par les voitures des services de factage.

Du reste, même si l'on devait, au point de vue des délais, considérer le service de la grande vitesse comme se faisant, à Paris, entre les gares têtes de ligne, par le chemin de Ceinture, il n'y aurait pas lieu de compter seulement, comme l'a fait la cour de Lyon, un délai de transmission de trois heures : ces gares n'ont en effet rien de ce qui caractérise la gare commune telle qu'elle a été définie n° 507; elles ne pourraient être considérées comme telles que dans certaines circonstances qui vont être indiquées, et, même dans ce cas, il y aurait toujours lieu de tenir compte de la durée du trajet effectué sur les rails du chemin de fer de Ceinture, puisqu'il s'agit d'un réseau distinct.

Deux hypothèses doivent être envisagées :

1° Le transport est fait, sur la Ceinture, entre les gares têtes de ligne des réseaux considérés, par les soins de l'administration des chemins de fer de Ceinture;

2° Le transport est fait, sur la Ceinture, par les soins de l'une ou de l'autre des administrations qui se correspondent.

Pour fixer les idées on supposera qu'il s'agit, comme dans l'affaire qui a donné lieu aux décisions judiciaires précitées, des relations à grande vitesse entre le réseau du Nord et le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, par les gares de Paris-Nord et de Paris-Lyon, chacune de ces gares devant être considérée comme commune pour les opérations de transmission effectuées dans son enceinte.

PREMIÈRE HYPOTHÈSE. — *Les chemins de fer de Ceinture intervenant dans le transport*, ce n'est plus une seule transmission d'un réseau à un autre qu'il faut compter, mais deux : à Paris-Nord, du Nord à la Ceinture; à Paris-Lyon, de la Ceinture au P.-L.-M.

Le délai devra se calculer comme il est indiqué ci-après :

a) Heure d'arrivée réglementaire du train apportant l'expédition de son point d'origine à Paris-Nord : A;

b) Transmission du colis à la Ceinture : trois heures; délai expirant trois heures après l'heure A; l'expédition doit continuer par le premier train de la Ceinture susceptible de recevoir les transports à grande vitesse, partant trois heures au moins après l'heure A, et correspondant avec la direction de Paris-Lyon;

c) Heure d'arrivée réglementaire à Paris-Lyon du train de Ceinture déterminé au paragraphe b ci-dessus : B;

d) Transmission du colis au réseau de Paris-Lyon-Méditerranée : trois heures; délai expirant trois heures après l'heure B; l'expédition doit être emportée par le premier train P.-L.-M. susceptible de rece-

voir les transports à grande vitesse, partant trois heures au moins après l'heure B, et correspondant avec la destination de l'envoi.

N. B. — Contrairement à ce qu'on pourrait supposer à première vue, les délais de transmission ainsi calculés seraient le plus souvent inférieurs au délai de « six heures, *non compris* le temps pendant lequel les gares sont fermées ».

DEUXIÈME HYPOTHÈSE. — *Le transport se fait sur la Ceinture par les soins de l'une ou de l'autre des deux compagnies correspondantes (1).*

Cette hypothèse comporte elle-même deux solutions, suivant que le service du train « de jonction » est fait par l'une ou par l'autre des deux compagnies :

1° Le service du train de jonction est fait par la compagnie du Nord :

a) Il ne s'opère, dans ce cas, aucune transmission dans la gare de Paris-Nord; l'expédition, apportée par un train dont l'heure d'arrivée réglementaire est A, doit continuer par le premier train de jonction susceptible de recevoir les expéditions à grande vitesse et allant à Paris-Lyon, où il doit arriver réglementairement à l'heure B;

b) Transmission, à Paris-Lyon, par la compagnie du Nord à la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée : trois heures; l'expédition doit être emportée par le premier train utile après l'expiration de ce délai;

2° Si le service du train de jonction était fait par les soins de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, le calcul serait analogue, mais le délai de transmission se compterait à Paris-Nord au lieu de Paris-Lyon, et, par suite du jeu des horaires, le résultat final pourrait être différent.

Le simple exposé qu'on vient de faire du mode de calcul qui devrait être employé, en s'en tenant à la réglementation actuelle, si l'on voulait considérer le service de la grande vitesse comme étant organisé entre les diverses gares de Paris formant têtes de ligne, suffit, semble-t-il, à démontrer qu'une telle opinion doit être écartée tant qu'une réglementation nouvelle, tenant compte de cette organisation, ne sera pas intervenue.

En définitive, pour la grande vitesse, le délai de transmission entre les gares de Paris formant têtes de ligne paraît devoir être toujours

---

(1) Cette hypothèse est conforme à la pratique suivie. Les échanges de marchandises à grande vitesse entre Paris-Nord et Paris-Lyon se font par des trains dits « de jonction » dans le service desquels la Ceinture n'intervient en aucune façon; mais ces trains sont peu nombreux; en outre, ce sont des trains de messagerie ou n'admettant que certaines classes de voyageurs, et ils ne peuvent normalement entrer en ligne de compte pour le calcul d'un délai de grande vitesse.

fixé à six heures (à l'exclusion des heures de nuit), ce délai comprenant les opérations de transmission et le trajet de gare à gare, quel que soit le mode d'acheminement des colis (1).

515. Il en doit être de même, semble-t-il, bien que la réglementation ne contienne rien à ce sujet, entre les différentes gares de Paris, même ne formant pas têtes de ligne, lorsqu'elles appartiennent à des réseaux différents : on peut, en effet, les considérer comme gares aboutissant à une même localité et en communication par rails.

Quant aux gares de Paris appartenant à un même réseau, celles de la Petite-Ceinture notamment, le délai de transport doit se calculer entre elles suivant les règles ordinaires.

516. Il reste, pour avoir épuisé la question des délais de transmission à grande vitesse dans Paris, à élucider un point dont la solution est heureusement plus simple qu'elle ne paraît de prime abord.

On sait que les gares de Paris formant têtes de ligne sont les suivantes : Paris-Nord (réseau du Nord); Paris-Est et Paris-Bastille (réseau de l'Est); Paris-Lyon (réseau de P.-L.-M.); Paris-quai d'Orsay, Austerlitz (2) et Luxembourg (réseau d'Orléans); Paris-Montparnasse, Invalides, Auteuil et Saint-Lazare (réseau de l'État).

Or, ces gares sont toutes situées en dehors des itinéraires courts donnés par les tableaux des distances, les gares de transit dans Paris indiquées par ces tableaux étant d'ailleurs exclusivement affectées aux transports de petite vitesse : La Chapelle, La Villette, Bel-Air, Bercy, Ivry, Vaugirard, Grenelle, Batignolles; mais, d'autre part, il existe sur les grandes lignes, à proximité des intersections avec la Petite-Ceinture, des gares qui admettent certains transports de grande vitesse : Orléans-Ceinture, Bercy-Ceinture, Reuilly, Est-Ceinture, etc... Ne doit-on pas établir les itinéraires courts par ces gares?

Non, car ce système serait en contradiction formelle avec la réalité matérielle des faits; en outre, la disposition de l'arrêté de 1866

---

(1) Un arrêt de la chambre civile, en date du 2 février 1870 (Ch. de fer de l'Ouest c. Lamarre) a cassé un jugement du tribunal de commerce de Dreux (du 11 juin 1868) aux termes duquel « la gare de Montparnasse, dépendant de la même compagnie que la gare Saint-Lazare, pouvant communiquer avec elle à toute heure, au moyen du chemin de fer de Ceinture, ne pouvait être comprise dans les délais ordinaires accordés pour le transfèrement de gare en gare ». Ces décisions, citées par la plupart des auteurs, paraissent très critiquables l'une et l'autre; elles sont en tout cas sans grand intérêt, comme s'appliquant à un cas tout à fait exceptionnel.

(2) Malgré le prolongement de la ligne d'Orléans jusqu'à la gare du quai d'Orsay, la gare de Paris-Austerlitz est restée tête de ligne pour les transports à grande vitesse autres que ceux de voyageurs, de bagages et de chiens accompagnés.

relative aux gares formant têtes de ligne, deviendrait sans application et n'aurait plus aucune raison d'être.

Une expédition de grande vitesse allant, comme celle qui a été prise pour exemple n° 514, du réseau du Nord sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée *via* Paris, est apportée par fer jusqu'à Paris-Nord, et transmise de là, par un moyen ou par un autre, à Paris-Lyon : c'est d'après cet itinéraire que doit être calculé le délai, sans se préoccuper ni de savoir s'il a été réellement suivi (V. n° 451), ni de la question de taxation, qui peut du reste se trouver soumise à d'autres règles, ainsi qu'on l'a vu n° 512, page 352, dans la note relative à l'exploitation des chemins de fer de Ceinture de Paris.

### § 5. — Délai de livraison.

517. Textes réglementant les délais de livraison. — 518. Calcul du délai de livraison, pour les expéditions à grande vitesse, lorsque, d'après les règles ordinaires il devrait expirer pendant le temps de fermeture nocturne de la gare. — 519. Point de départ du même délai lorsque le délai de transport proprement dit expire pendant le temps de fermeture nocturne de la gare. — 520. Dispositions concernant la fermeture spéciale des dimanches et jours fériés. — 521. Délai de livraison des expéditions à petite vitesse. — 522. Report de la livraison au premier jour ouvrable suivant lorsque le délai arrive à échéance un dimanche ou un jour férié. — 523. Observations sur les exceptions autorisées aux règles précédentes. — 524. Les administrations ne sont pas tenues d'aviser les destinataires de l'arrivée des colis qui leur sont adressés.

517. D'après l'article 50 du cahier des charges (V. n° 473), les objets à grande vitesse doivent être « mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train », le train visé étant celui qui, d'après le paragraphe précédent du même article, a dû transporter la marchandise.

L'arrêté du 12 juin 1866 précise en ces termes l'application de cette prescription :

« ART. 4. — Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train mentionné aux articles 2 et 3.

« ART. 5. — Les expéditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare... »

Quant aux objets transportés à petite vitesse, ils seront, dit le cahier des charges, « mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare ».

L'article 10 de l'arrêté de 1866 reproduit simplement ce texte.

518. Le délai de livraison des expéditions à grande vitesse, fixé à deux heures, se compte en principe à partir du moment où expire

le délai de transport proprement dit, c'est-à-dire dès l'heure d'arrivée réglementaire du train qui a dû apporter la marchandise.

Mais si ce délai, compté comme il vient d'être dit, expire pendant le temps où la gare est fermée, la livraison est nécessairement reportée à l'ouverture de la gare le lendemain.

Pour une marchandise devant arriver à 6<sup>h</sup> 05 du soir, le délai de livraison expire à 8<sup>h</sup> 05, et si la gare est fermée à 8 heures, le destinataire ne peut exiger la livraison que le lendemain dès l'ouverture. Dans ces circonstances de fait, le tribunal de commerce de Provins (1) avait néanmoins condamné pour retard une compagnie qui s'était refusée à livrer la marchandise le soir même : son jugement a été fort justement cassé par la chambre civile, pour n'avoir « tenu compte ni du délai complet de deux heures qui appartenait à la compagnie jusqu'à la dernière minute, à partir de l'heure réglementaire d'arrivée des marchandises, ni de l'heure de fermeture de la gare de Provins, 8 heures du soir, qui donnait à la compagnie le droit de ne faire la livraison que le lendemain matin à l'ouverture de la gare, à 7 heures du matin, si le destinataire venait la réclamer » (2).

**519.** Lorsque c'est le délai de transport proprement dit qui expire pendant le temps où la gare est fermée, le délai de livraison ne commence à courir que le lendemain matin à l'ouverture de la gare et doit être compté par deux heures à partir de ce moment. Cela résulte expressément de la partie de l'article 5 de l'arrêté reproduite n° 517 et relative aux expéditions arrivant de nuit (V. n° 1341).

**520.** Enfin, d'après une disposition spéciale du même article 5 de l'arrêté de 1866, « lorsque le délai de mise à la disposition en gare expire après 11 heures du matin, les dimanches et jours fériés... l'expiration de ce délai est reportée au premier jour ouvrable qui suit le dimanche ou jour férié, deux heures après l'ouverture de la gare ».

Cette disposition et la plupart de celles relatives à la fermeture des gares les dimanches et jours fériés, résultent d'un arrêté du 17 avril 1908. Elles paraissent contraires en leur principe à l'article 50 du cahier des charges (V. n° 459), qui n'envisageait la fermeture des gares que pendant les heures de nuit; mais le commerce a accepté sans de trop vives protestations une mesure dont ne souffrent guère que les petits expéditeurs et destinataires, et qui, par ailleurs, doit

(1) 10 mai 1881 (Collot c. Ch. de fer de l'Est).

(2) Cass. civ. 25 avril 1883 (Ch. de fer de l'Est c. Collot).



permettre aux administrations de chemins de fer de faire bénéficier leurs employés, dans la plus large mesure possible, du repos dominical.

521. Pour la petite vitesse, la circulaire ministérielle du 20 août 1860, dont il a été déjà parlé n° 484 à propos du délai d'expédition, commente en ces termes les dispositions de l'arrêté du 15 avril 1859 (V. n° 475), qu'a textuellement reproduites l'arrêté de 1866.

« Les objets transportés devant être mis à la disposition des destinataires dans le *jour* qui suit celui de leur arrivée, ce jour ne peut être que le laps de temps qui s'écoule entre l'heure de minuit, théoriquement assignée à l'arrivée, et l'expiration du délai de livraison, prolongé au maximum jusqu'à la fermeture des gares, et cela est si vrai que le cahier des charges, qui compte par *vingt-quatre heures* la durée du trajet, compte par *jours* le délai de livraison : cette distinction a son importance et les compagnies elles-mêmes ont exprimé le désir qu'elle fût maintenue dans l'arrêté réglementaire, lorsque je leur ai demandé leurs observations sur le projet préparé par l'Administration. »

La même circulaire donne ensuite, après quelques autres explications, ce barème des délais :

DISTANCE en kilomètres	DÉLAI d'expédition en jours	DURÉE du trajet en jours	DÉLAI TOTAL en jours non compris le jour de la remise et celui de la livraison
De 1 à 150 . . . . .	1	1	2
De 151 à 275 . . . . .	1	2	3
De 276 à 400 . . . . .	1	3	4
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

Les compagnies ont accepté ce mode de calcul, duquel il résulte que la mise à disposition doit avoir lieu pendant la journée qui suit l'expiration du délai de transport proprement dit, le délai de livraison se prolongeant au maximum jusqu'à l'heure de fermeture de la gare ce jour-là.

Mais si l'on s'en rapporte à un récent arrêt de la Cour de cassation, lorsque le jour assigné à la mise à disposition d'après le calcul du délai est, par exemple, le 4 février, le chemin de fer ne peut être

« constitué en faute que le 5 février au matin » (1). Cette jurisprudence est en contradiction formelle avec les termes de la circulaire précitée du 20 août 1860.

**522.** Une mesure analogue à celle, concernant la grande vitesse, dont il a été parlé n° 520, s'applique aux arrivages de petite vitesse. Conformément à une disposition spéciale de l'article 13 de l'arrêté du 12 juin 1866 (*supra*, n° 459), « lorsque les délais de livraison... expirent un dimanche ou un jour férié, l'expiration de ces délais est reportée au premier jour ouvrable suivant ».

**523.** Les règles exposées dans les numéros précédents sont des règles générales s'appliquant à la très grande majorité des cas, mais les articles 5 et 13 de l'arrêté du 12 juin 1866 (V. n° 459), complétés, sur ce point, par de très nombreuses décisions spéciales, consacrent des exceptions en faveur de certaines catégories d'expéditions, notamment les denrées, qui ne pourraient sans dommage subir l'allongement de délai résultant de la fermeture des gares à certaines heures ou les dimanches et jours fériés.

Cette réglementation, excessivement touffue en même temps que très sujette à variations, ne pouvant faire ici l'objet d'une étude détaillée, on est forcé de renvoyer le lecteur aux textes eux-mêmes, s'il désire être fixé sur les cas particuliers susceptibles de l'intéresser.

**524.** Le point de départ du délai de livraison et le mode de calcul de ce délai étant connus, il reste à examiner ce que l'on doit entendre par l'expression « seront mis à la disposition des destinataires », employée aussi bien par l'article 4 que par l'article 10 de l'arrêté de 1866.

Le cas de livraison à domicile doit tout d'abord être écarté : il sera examiné plus spécialement à propos du factage et du camionnage, n° 1207 et suivants, la livraison à domicile comportant le délai supplémentaire afférent à ces opérations, et une présentation effective au destinataire.

Mais, le cas de stipulation à domicile étant momentanément réservé, comment les colis adressés en gare, soit à grande, soit à petite vitesse, doivent-ils être « mis à la disposition des destinataires » ?

La première interprétation qui s'offre à l'esprit est assurément celle qui tendrait à obliger la gare d'arrivée à faire connaître au destina-

---

(1) Cass. civ. 29 déc. 1909 (Ch. de fer d'Orléans c. Ellier).

taire, par un moyen quelconque, qu'il peut venir prendre livraison de sa marchandise; mais la jurisprudence, après quelques hésitations, s'est, dès 1873, fermement prononcée en sens contraire.

Des textes réglementaires explicites ayant force légale sont, en effet, nécessaires pour imposer aux administrations de chemins de fer, comme d'ailleurs à toute autre personne, des obligations exorbitantes du droit commun; or si ces administrations sont dans l'usage constant, depuis leur origine, d'aviser les destinataires, de l'arrivée des expéditions qui leur sont adressées en gare, cet usage, qu'expliquent d'excellentes raisons, puisque seul il permet la perception des frais de magasinage (V. n° 366 et suiv.), ne saurait être transformé en une obligation légale que par l'effet de textes impératifs formels.

L'arrêt rendu par la Cour de cassation, le 2 décembre 1873, est très net à cet égard :

« Vu », dit-il, « l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866; — attendu que cet article, en imposant aux compagnies l'obligation de mettre les expéditions à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra leur arrivée effective en gare, ne leur impose pas de plus l'obligation de prévenir les destinataires par une lettre d'avis de l'arrivée des expéditions ou des marchandises qu'elles doivent être en mesure de leur délivrer, quand, dans le jour qui suit leur arrivée, ils se présentent pour en prendre livraison; — attendu qu'en cette matière tout est de droit étroit, et que les devoirs des compagnies, comme les droits des destinataires, ne peuvent résulter que des dispositions des lois et règlements qui les régissent; attendu qu'il suit de là que le jugement attaqué (1), en mettant à la charge de la compagnie un dommage qui, dans le cas particulier, ne lui incombait pas de plein droit, sans constater que ce dommage fût imputable à une faute commise par elle ou par ses agents, mais par l'unique motif qu'elle n'avait pas en temps utile avisé l'expéditeur de l'arrivée de la marchandise, a formellement violé l'article ci-dessus visé; — casse, etc. (2). »

De nombreux arrêts ont été rendus depuis dans le même sens (3), qui permettent de considérer cette jurisprudence comme constante : l'envoi de la lettre d'avis n'est donc pas obligatoire, parce qu'il n'est pas prescrit, et le fait qu'il n'a pas été effectué ne peut constituer par lui-même une faute du chemin de fer.

En l'absence de toute prescription réglementaire à cet égard, les obligations des administrations ne sont autres que celles incombant à tout voiturier en vertu des lois de droit commun : le colis expédié à domicile devra être présenté au destinataire à son domicile; mais le

(1) Trib. com. d'Aix, 11 mai 1868.

(2) Cass. civ. 2 déc. 1873 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Coueste).

(3) Voir notamment Cass. civ. 23 juill. 1906 (Ch. de fer d'Orléans c. Descadeillas).

colis adressé en gare y sera simplement déposé et tenu prêt à être livré au destinataire quand celui-ci le réclamera (V. nos 54 et 55).

Vient-il avant l'expiration du délai total, le chemin de fer n'est pas tenu de satisfaire à sa demande; vient-il au contraire à l'expiration ou après l'expiration de ce délai, le chemin de fer, s'il ne peut faire droit immédiatement à sa réquisition, se trouve en retard dans l'exécution de l'obligation qu'il avait contractée (V. n° 106) et il est responsable des conséquences dommageables résultant de ce retard, à partir du moment où s'est valablement produite la réquisition à laquelle il n'a pu satisfaire.

---

## CHAPITRE V

# RESPONSABILITÉ

### SECTION PREMIÈRE

#### *Règles générales.*

525. Les principes de responsabilité applicables sur les chemins de fer sont ceux du droit commun. — 526. Mais le caractère des fautes peut se trouver modifié. — 527. Texte de l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845. — 528. Les chemins de fer de l'État sont assimilés, pour ce qui concerne leur responsabilité, à une exploitation privée. — 529. L'article 22 de la loi de 1845 fixe l'interprétation de l'article 1384 du Code civil dans son application aux chemins de fer. — 530. Les administrations sont responsables de tout fait de leur exploitation imputable aux agents qu'elles emploient. — 531. Cela alors même que lesdits agents auraient désobéi aux instructions qui leur avaient été données. — 532. Les règles ci-dessus s'appliquent aux agents de toutes catégories employés à un titre quelconque au service du chemin de fer. — 533. Résumé de ce qui précède. — 534. Exemples d'application. — 535. Les administrations de chemins de fer ne sont pas responsables des actes accomplis par leurs agents assermentés dans l'exercice et dans la limite de leurs fonctions d'officiers de police judiciaire. — 536. La responsabilité dérivant des contrats se règle avec les chemins de fer comme avec toutes autres personnes. — 537. Mais les contrats doivent être formés dans les conditions réglementaires.

525. Les principes généraux de la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle et de la responsabilité contractuelle ou quasi contractuelle, tels qu'ils ont été exposés dans le chapitre III de la première partie (nos 62 et suiv.), sont applicables aux voyageurs, expéditeurs et destinataires, dans leurs rapports avec les administrations de chemins de fer, et à celles-ci, dans leurs rapports avec ceux-là.

Ces principes ne reçoivent de la réglementation spéciale aux chemins de fer aucune atténuation ni aggravation directe d'aucune sorte, mais le caractère des faits dommageables peut se trouver aggravé ou même changé, et il en résulte, dans certains cas, une modification correspondante des règles applicables à la solution des questions de responsabilité.

526. A cet égard il convient de remarquer tout d'abord que, si les lois et règlements imposent au public, sur les chemins de fer, des pres-

criptions et prohibitions dont l'inobservation comporte une sanction pénale, l'effet de ces prescriptions et prohibitions est, au point de vue de leur sanction civile, d'ériger en faute certaine, des actes dont le caractère délictueux pourrait, en droit commun, être contesté; cependant l'étendue de la responsabilité civile qui en résulte n'est pas nécessairement aggravée, car, conformément aux articles 1382 et suivants du Code civil, cette responsabilité, lorsqu'elle est engagée, atteint toujours la valeur totale du dommage que le fait a causé, et est toujours limitée à cette même valeur.

Pierre casse un appareil de transmission électrique dans l'appartement de son ami Paul; il a agi par pure maladresse, sans intention méchante, et n'a, par suite, commis ni délit ni contravention d'aucune sorte. Peut-être même n'y a-t-il pas eu faute de sa part : l'intimité de ses relations avec Paul l'autorisait à toucher à l'objet qu'il a cassé; on ne l'avait pas suffisamment prévenu de la fragilité de cet objet; etc., etc. En tout cas, si Paul entend être indemnisé pour le préjudice qu'il a subi, il devra prouver avant tout une faute de la part de Pierre, et la relation de cause à effet entre cette faute et le dommage (V. n° 64).

Mais voici que le fait se passe dans une gare, au détriment du chemin de fer : Pierre, qui se trouvait d'ailleurs fort régulièrement dans cette gare, a, par maladresse, sans aucune intention malveillante, brisé une transmission électrique... Ce seul fait, constaté à sa charge, constitue une contravention à l'article 57, § 5°, du règlement de 1846-1901 (1), donc une faute, et Pierre est *a priori* responsable du dommage dont il a été l'auteur.

Dans le premier cas, la faute, si elle existe, est quasi délictuelle; dans le second, la faute a le caractère d'un délit pénal : elle est suffisamment établie par la simple constatation du fait et de la personnalité de son auteur; dans l'un et l'autre cas l'évaluation des réparations à allouer se fera sur des bases identiques.

527. Ce qui précède concerne aussi bien les administrations de chemins de fer que les voyageurs, expéditeurs, destinataires ou autres personnes; mais, pour ce qui est des administrations de chemins de fer, la loi du 15 juillet 1845 a cru devoir rappeler, en son article 22, les principes généraux de responsabilité civile qui leur sont applicables.

---

(1) ART. 57 : « Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer : .....5° de manœuvrer les appareils qui ne sont pas à la disposition du public, de les déranger ou d'en empêcher le fonctionnement. »

Cet article s'exprime ainsi :

« Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer sont 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. »

**528.** Le deuxième paragraphe de cet article, qu'il convient d'examiner en premier lieu à cause de la brièveté des explications qu'il appelle, assimile l'État exploitant aux concessionnaires et fermiers, au point de vue de la responsabilité.

L'assimilation est complète; il n'y a donc pas de distinction à faire entre les chemins de fer de l'État et les autres administrations françaises de chemins de fer, dans leurs relations avec le public, à raison ou à l'occasion des faits de leur exploitation.

Elle est légitime : « L'État exploitant les chemins de fer, percevant un tarif, se fait industriel, » disait le comte Napoléon Daru à la Chambre des pairs, lors de la discussion de la loi (1); « il a en vue l'intérêt public, mais il n'en est pas moins une sorte de commerçant; c'est une propriété qu'il exploite. » Il est donc juste qu'il soit traité dans ses rapports avec sa clientèle comme tout autre industriel ou commerçant.

D'autre part, fait remarquer Lamé Fleury (2), « cette assimilation est tellement passée dans le langage courant que l'autorité judiciaire se sert, continuellement et à tort, de l'expression compagnie de l'État » alors que la seule expression exacte est « administration des chemins de fer de l'État » (V. n° 1230, p. 790, note).

**529.** Le premier paragraphe de l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845, reproduit, ainsi que le reconnaissait l'exposé des motifs du projet déposé par le Gouvernement, « un principe déjà consacré par l'article 1384 du Code civil ». Dans l'esprit des auteurs du projet il était nécessaire de rappeler ce principe « pour éviter toute équivoque, toute difficulté dans l'application du Code civil, et en même temps pour donner un avertissement salutaire aux compagnies et un gage de plus de sécurité aux justiciables » (3).

A la vérité cette reproduction, qui n'est d'ailleurs pas littérale et

(1) *Moniteur universel*, avril 1844, p. 912, col. 3.

(2) *Op. cit. (supra)*, 142, p. 70, note) p. 36.

(3) *Moniteur universel*, févr. 1844, p. 210, col. 2.

qui ne renvoie pas au texte qu'elle avait en vue, constitue une véritable interprétation : elle fixe le sens qu'il faut donner à l'article 1384 du Code civil dans son application aux chemins de fer.

530. Ledit article 1384, après avoir posé, d'une manière générale, le principe de la responsabilité du dommage « causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa garde », ajoute quelques développements explicatifs :

1° « Le père, et la mère après le décès du mari, sont responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux » ;

2° « Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés *dans les fonctions auxquelles ils les ont employés* » ;

3° « Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance. »

C'est évidemment à la deuxième de ces trois catégories qu'appartient la responsabilité que peuvent encourir les concessionnaires de chemins de fer et, le cas échéant, l'État, à raison des actes dommageables commis par les « administrateurs, directeurs ou employés » de leurs exploitations. Or, si l'on s'en tenait exclusivement aux termes de l'article 1384 du Code civil, les administrations de chemins de fer ne seraient responsables que du « dommage causé par » leurs agents « *dans les fonctions auxquelles ils les ont employés* », ce qui entraînerait de multiples complications ; mais la portée de l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 est beaucoup plus étendue : d'après cet article, les exploitants sont responsables « du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou *employés à un titre quelconque* au service de l'exploitation du chemin de fer ». Il n'y aura donc pas lieu de rechercher, dans chaque cas, quelle était la fonction précise de l'auteur du dommage : il suffira que ledit auteur fût, au moment où il a commis l'acte reprochable, « employé à un titre quelconque » dans l'un des services concourant à assurer l'exploitation (V. n° 532) ; il ne sera pas nécessaire que cet acte reprochable soit un acte des fonctions de l'agent, mais seulement qu'il ait été commis par lui pendant qu'il était dans son service, à l'occasion de celui-ci.

531. On peut remarquer en second lieu, si l'on se reporte au texte de l'article 1384, une restriction, incluse dans le paragraphe final de cet article, qui décharge de la responsabilité stipulée aux paragraphes précédents « les père et mère, instituteurs et artisans » lorsqu'ils « prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette res-



ponsabilité »; mais les « maîtres et commettants » ne figurent point dans cette disposition et ne peuvent par conséquent en bénéficier :

« Les maîtres sont responsables du fait de leurs domestiques dans les fonctions auxquelles ils les ont employés; cette responsabilité est absolue; le domestique est considéré comme le représentant du maître et celui-ci n'est pas même admis à prouver qu'il n'a pu empêcher le fait qui donne lieu à sa responsabilité (1). »

Étant donné que l'article 22 de la loi de 1845, après avoir prononcé d'une manière générale la responsabilité des administrations pour les dommages causés par leurs employés, ne contient, lui non plus, aucune exception ni restriction les déchargeant de la responsabilité des faits qu'ils n'ont pu empêcher, on doit en conclure que le principe énoncé par l'arrêt précité est pleinement applicable aux administrations de chemins de fer.

Du reste une affaire intéressant une compagnie de chemins de fer et semblable à celle faisant l'objet de cet arrêt (qui admettait la responsabilité d'un maître d'hôtel à raison d'un vol de diamants commis dans une chambre par un domestique de l'hôtel), a reçu du tribunal de la Seine une solution tout à fait analogue. Dans une gare, un agent, ayant trouvé un sac de nuit oublié par un voyageur, s'était présenté dans la salle d'attente, tenant le sac à la main et demandant quel en était le propriétaire; aucune des personnes présentes ne l'ayant réclamé, il se l'était approprié : le tribunal a décidé que cet agent, en détournant le sac de nuit « après s'en être ainsi volontairement chargé », avait commis le détournement « dans l'exercice même de ses fonctions » et que dès lors la compagnie était « responsable du fait de son agent, dans les termes de l'article 1384, § 3, du Code civil » (2).

On peut donc adopter sur ce point l'opinion ci-après de Cotelle, opinion qui d'ailleurs ne paraît pas avoir été contestée et qui se trouve absolument conforme à la jurisprudence suivie depuis l'origine des chemins de fer jusqu'à nos jours.

« Encore bien qu'elles (les administrations de chemins de fer) aient prescrit formellement à leurs préposés et employés l'observation de tous les règlements adoptés et régulièrement approuvés, elles sont civilement responsables envers les tiers des faits répréhensibles et des simples imprudences et négligences de ces derniers (3). »

(1) Cass. civ. 11 mai 1846 (Harris c. Mulbergue).

(2) Trib. Seine, 17 mai 1850; *ex* LAMÉ FLEURY, *op. cit.* (*supra*, 142, p. 70, note), p. 224.

(3) COTELLE (T.-A.), *Traité des procès-verbaux de contravention en matière administrative*, p. 379.

532. Dans l'interprétation à faire de l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 il ne saurait y avoir doute sur le sens très large que doit recevoir l'expression « employés à un titre quelconque *au service de l'exploitation* du chemin de fer ». Cette expression, lors de la discussion de la loi à la Chambre des pairs, a été considérée comme tout à fait équivalente au texte primitivement proposé par le Gouvernement, qui était ainsi conçu :

« Les *compagnies chargées de l'exploitation* sont responsables soit envers l'État, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs, agents, préposés ou employés, à un titre quelconque, *au service du chemin de fer* (1). »

Il ne s'agit donc pas seulement des conducteurs de trains et employés des gares, qui, dans la terminologie des chemins de fer, composent la branche du service dite « de l'exploitation », mais bien de tous les agents et employés dont les fonctions concourent de façon quelconque à assurer l'exploitation de la voie ferrée : conducteurs et poseurs de la *voie* ; mécaniciens, chauffeurs et autres agents de la *traction* ; conducteurs de trains, chefs de gare et hommes d'équipe ; employés de tous grades des services centraux.

533. En résumé, et sous réserve d'une exception dont il sera parlé n° 535, toute administration de chemins de fer est civilement responsable des faits dommageables commis par ses agents dans leur service, même en dehors de l'enceinte du chemin de fer, pourvu que l'acte se rapporte aux fonctions de son auteur, en tant qu'employé de ladite administration.

Mais il ne faut pas se dissimuler que l'application de ce principe, d'apparence si simple, est, dans la pratique, d'une réelle difficulté.

534. En voici toutefois trois exemples tirés de la jurisprudence :

I. Un facteur du chemin de fer s'était régulièrement chargé des bagages d'un voyageur, et ces bagages avaient été perdus pendant qu'il les avait sous sa garde : la compagnie doit en être responsable, car « elle répond du fait et de la négligence des hommes qu'elle a préposés au transport des colis dans ses bureaux, distingués par un costume uniforme et désignés ainsi à la confiance des voyageurs » (2).

(1) *Moniteur universel*, févr. 1844, p. 211, col. 1 (art. 17 du projet de loi), et avril 1844, p. 911, col. 1 (Discussion du projet à la Chambre des pairs ; réponse du vicomte de Bondy à une observation sur le texte proposé par la commission).

(2) Trib. civ. Seine, 16 oct. 1857 (Laroche c. ch. de fer d'Orléans). — Adde Cass. req. 26 déc. 1911 (Ch. de fer du Midi c. Desprès).

II. Un chef de train ayant usé mal à propos des droits que lui confère l'article 58 (ancien 63) du règlement de 1846-1901 (V. n° 193 *in fine*) pour faire descendre un voyageur, du train dans lequel il était monté, la compagnie a été déclarée civilement responsable du fait de son employé (1).

III. Plus récemment, un voyageur n'avait payé que « contraint et forcé », sous menace de poursuites, un supplément qu'il estimait n'être pas dû; la compagnie d'Orléans a été condamnée, notamment pour les motifs suivants, à lui rembourser la somme indûment perçue et à lui payer 100 francs de dommages-intérêts.

« Attendu qu'Azoulay a pris, le 24 juin, à la compagnie d'Orléans, un billet d'aller et retour à prix réduit de Paris à Biarritz et de Biarritz à Paris, deuxième classe, durée 33 jours, qu'il paya la somme de 111<sup>r</sup> 45;

« Que le 2 juillet, à son retour, le contrôleur de la gare Paris-Austerlitz, auquel il remit un billet, lui déclara que le billet était nul, comme n'ayant pas été timbré à la gare de Biarritz, et lui réclama la somme de 60<sup>r</sup> 05 prix d'un billet simple à plein tarif de Biarritz à Paris;

« Qu'Azoulay, résistant à cette réclamation, fut conduit devant le commissaire de surveillance, dans le bureau duquel il fut tenu deux heures environ; que, sous la menace de poursuites, il paya cette somme, comme contraint et forcé, et que, sur l'intervention personnelle du commissaire, la compagnie d'Orléans, qui s'y refusait d'abord, lui remit le carnet constatant son contrat de transport;

« Attendu que c'est sciemment que la compagnie a réclaté à Azoulay une somme qu'il ne devait pas et qu'en le retenant sous menaces de poursuites pendant deux heures dans le cabinet du commissaire de surveillance elle lui a causé un préjudice matériel et moral dont le tribunal a les éléments d'appréciation... (2). »

535. Suivant un arrêt de la chambre civile, la responsabilité des administrations de chemins de fer ne pourrait être engagée, du fait de leurs agents, lorsque ceux-ci, assermentés conformément à l'article 23 de la loi de 1845, ont agi en vertu des pouvoirs judiciaires que leur confère ledit article (V. n° 228).

Voici le texte de cet arrêt, rendu à l'occasion de l'action en dommages-intérêts d'un entrepreneur d'omnibus qui avait été expulsé de la cour d'une gare, par deux agents assermentés, parce qu'il refu-

(1) Trib. Besançon, 12 nov. 1857; *ex* LAMÉ FLEURY, *op. cit.* (*supra*, 142 p. 70, note), p. 193.

(2) J. de p. Paris, XIII<sup>e</sup> arrondissement, 15 sept. 1905 (Azoulay c. Ch. de fer d'Orléans).

sait de se conformer à l'arrêté préfectoral réglementant la police de ladite cour :

« Les agents des compagnies, lorsqu'ils sont agréés par l'Administration et assermentés, sont expressément compris, par l'article 23 de la loi de 1845, dans la catégorie des officiers de police judiciaire que cet article énumère. Il suit de là qu'ils doivent être considérés, alors qu'ils procèdent en cette qualité, non comme des employés uniquement attachés au service des compagnies, mais, au contraire, comme exerçant des fonctions de police, dans les limites des attributions qui leur sont conférées. Dans ce cas, en effet, ils dépendent du commissaire de surveillance administrative ou des agents du contrôle institué par la loi, et non des compagnies, auxquelles n'appartiennent à aucun titre les attributions de police dévolues aux préfets.....

« Ainsi il n'existe, sous ce rapport, entre les compagnies et leurs agents assermentés, aucun lien d'autorité, d'une part, et de subordination, de l'autre, pouvant engendrer la responsabilité de celles-ci et justifier l'application de l'article 1384 du Code civil (1). »

Il faudrait bien se garder d'appliquer trop rigoureusement cette jurisprudence :

« Attendu », dit en effet, dans une autre circonstance, la chambre criminelle, « que les agents assermentés des chemins de fer ne figurent pas dans l'énumération limitative des officiers de police judiciaire contenue soit dans l'article 9 du Code d'instruction criminelle, soit dans les lois spéciales; que, d'ailleurs, ces agents ne relèvent pas de l'autorité judiciaire et que, loin de les assimiler aux officiers de police judiciaire, l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 les en distingue au contraire en disant qu'ils dresseront *concurrentement* avec ces derniers des procès-verbaux relatifs à certaines infractions (2). »

Cet arrêt, qui envisageait l'applicabilité à un garde-barrière de l'article 483 du Code d'instruction criminelle, paraît, comme celui précité de la chambre civile, pécher par défaut de précision, en donnant trop de rigueur et de généralité au principe sur lequel il s'appuie. Ils sont allés l'un et l'autre trop loin en sens opposé et se trouvent contradictoires : les agents assermentés du chemin de fer, affirme l'un, sont officiers de police judiciaire; ils ne le sont pas, déclare l'autre; la vérité juridique est entre ces deux affirmations contraires.

Les agents assermentés du chemin de fer ne sont pas « officiers de police judiciaire » dans toute l'étendue des droits et prérogatives que comporte cette expression simplement énoncée, mais, aux termes de l'article 64 du cahier des charges (V. n° 228, p. 141, note 1, (on doit

---

(1) Cass. civ. 24 juin 1890 (Ch. de fer du Midi c. Draud).

(2) Cass. crim. 11 août 1905 (Vidal c. Min. publ.).

les considérer comme « assimilés aux gardes champêtres ». Or, les gardes champêtres sont nommément compris dans l'énumération que fait le Code d'instruction criminelle, article 9, des officiers de police judiciaire; ce code vise d'ailleurs, cela résulte formellement de son article 20, aussi bien les gardes champêtres des communes que ceux des particuliers, et les considère les uns et les autres comme officiers de police judiciaire (art. 16 et 17). Il n'est donc pas douteux que les agents assermentés du chemin de fer, assimilés par l'article 64 du cahier des charges aux gardes champêtres, ne se trouvent en même temps assimilés aux officiers de police judiciaire; mais ils n'ont cette qualité que dans l'accomplissement des fonctions en vue desquelles ils ont été assermentés.

Ainsi que le constate justement l'arrêt de la chambre criminelle, ces agents « ne relèvent pas de l'autorité judiciaire », et l'on peut moins encore dire, avec la chambre civile, qu'ils « dépendent du commissaire de surveillance administrative ou des agents du contrôle »; mais l'article 17 du Code d'instruction criminelle les place (puisqu'elle fait ainsi pour les gardes champêtres) « sous la surveillance du procureur de la République, sans préjudice de leur subordination à l'égard de leurs supérieurs » hiérarchiques.

En conséquence, au point de vue de la responsabilité civile, le seul qui soit à examiner ici, on ne mettra pas à la charge des administrations de chemins de fer les dommages résultant des actes accomplis par leurs agents assermentés dans l'exercice et dans la limite de leurs fonctions d'officiers de police judiciaire. Ces fonctions, définies par l'article 16 du Code d'instruction criminelle et l'article 64 du cahier des charges, consistent uniquement dans la recherche et la constatation des délits et contraventions concernant la perception des droits, la surveillance et la police du chemin de fer (V. n° 561).

En dehors de ces cas, chaque administration reste responsable, ainsi qu'il a été expliqué nos 530 à 533, des actes dommageables commis par ses agents pendant l'exécution du service qu'elle leur avait confié.

**536.** On remarquera que les observations présentées dans les numéros précédents visent surtout la responsabilité civile dérivant d'un délit ou d'un quasi-délit, c'est-à-dire en dehors de toute obligation conventionnelle.

Lorsque au contraire la responsabilité résulte d'un contrat, chacune des parties est responsable envers l'autre, suivant les règles ordinaires (V. nos 63 et suiv.), de l'inexécution ou de l'exécution tardive dudit contrat, sans qu'il soit besoin, pour ce qui concerne les administrations

de chemins de fer, de faire appel à l'article 22 de la loi de 1845 : du moment que l'employé qui a participé à la formation ou à l'exécution du contrat agissait en sa qualité, l'administration à laquelle il appartient est liée par ses actes et responsable de la suite des engagements qu'il a pris en son nom.

**537.** Mais on ne doit pas perdre de vue ce qui a été dit, n° 197 et suivants, des conditions obligatoires des contrats de transport par chemin de fer, et de la nécessité de se conformer, dans ces contrats, à peine de nullité, aux tarifs dûment homologués et publiés.

Les administrations ne sauraient donc être engagées, du fait de leurs agents, que dans la limite des obligations pouvant résulter de l'exacte application de ces tarifs.

## SECTION II

### *Accidents de personnes.*

**538.** Les agents qui par leur faute ont causé un accident, et l'administration à laquelle ils appartiennent, sont tenus, envers les victimes, du préjudice qu'elles ont subi. — **539.** En cas d'accident de train, on peut, en général, considérer la preuve de la faute comme résultant suffisamment du seul fait de l'accident. — **540.** Mais la preuve de la faute doit être exigée lorsque la victime a pu participer, dans une certaine mesure, à l'accident. — **541.** L'inobservation des règlements engage la responsabilité civile du chemin de fer lorsqu'elle a été la cause de l'accident (exemples). — **542.** Elle ne l'engage pas dans le cas contraire (exemple). — **543.** La responsabilité du chemin de fer est engagée, bien qu'il ait observé les règlements, si l'accident a été dû à un défaut de précautions ou de surveillance de sa part (exemples). — **544.** La responsabilité du chemin de fer est engagée, bien que l'accident ait été dû à un événement de force majeure, si certaines précautions, qui n'ont pas été prises, pouvaient l'éviter (exemples). — **545.** La responsabilité du chemin de fer est engagée, bien que ses installations fussent conformes aux prescriptions réglementaires, si, par ailleurs, quelque faute peut lui être reprochée. — **546.** Exemples de cas de non-responsabilité du chemin de fer pour les conséquences de ses installations régulièrement établies. — **547.** Exemples de cas aboutissant à une solution contraire. — **548.** La non-responsabilité du chemin de fer peut résulter de ce que, d'après les faits parvenus à la connaissance du juge, l'accident a été dû uniquement à la faute de la victime. — **549.** Exemples de cas de ce genre. — **550.** Mais la faute de la victime, concomitante à l'accident, ne rend pas son action irrecevable si cette faute n'a pas été la cause dudit accident. — **551.** Exemple de cas de responsabilité partagée entre le chemin de fer et la victime d'un accident.

**538.** — On a vu, n° 80, que la jurisprudence et la doctrine reconnaissent au voyageur blessé et aux représentants du voyageur tué en cours de transport, le droit de réclamer au chemin de fer, en se fondant sur les articles 1382 et suivants du Code civil, la réparation du préjudice qui leur a été causé.

Par application de ce principe, les agents coupables d'imprudence ou de négligence sont tenus « solidairement de réparer les préjudices qui en sont résultés, et » l'administration du chemin de fer « est soumise à la même obligation comme responsable des fautes de ses employés » (1), mais il appartient toujours aux victimes de faire la preuve que le préjudice subi par elles a bien été le résultat d'une faute, de la part de ceux à qui elles prétendent en imputer la responsabilité.

539. On a fait remarquer ensuite, dans le même numéro, comme conclusion d'observations précédentes, qu'on pourrait peut-être, malgré les décisions judiciaires d'apparence contraire, appliquer aux accidents de personnes survenus en cours de route, les mêmes règles qu'aux avaries de choses, c'est-à-dire les principes des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce, lorsque les circonstances de l'accident ont été telles, qu'un objet, placé dans les mêmes conditions que le voyageur, aurait été inévitablement avarié ou détruit.

Un train déraile ou est tamponné par un autre train : le fourgon contenant les bagages est complètement brisé et les voyageurs qui causaient ou dormaient dans un wagon voisin sont blessés ou tués. Le chemin de fer est incontestablement présumé responsable de la perte des objets détruits; il ne pourrait s'exonérer de cette responsabilité qu'en prouvant que l'accident a été dû à la force majeure ou au cas fortuit. Ne doit-il pas être tenu pour responsable, dans les mêmes conditions, vis-à-vis des voyageurs blessés et tués, alors que ceux-ci n'ont pu en aucune façon ni participer à l'accident ni rien faire pour l'éviter? En quoi le voyageur se distingue-t-il ici d'un objet inanimé? N'a-t-il pas confié en quelque sorte sa personne au chemin de fer comme il lui a confié ses bagages? Ne doit-il pas être considéré comme un être passif, comme une « chose », au point de vue spécial du choc et des blessures qu'il a subies, sans aucune participation possible de sa part, comme les aurait reçus tout corps inanimé placé dans le train à la même place que lui (2)?

Sans doute, et c'est pourquoi, lorsqu'il s'agit d'accidents de trains (V. n° 78, p. 34, note 3) dont la cause n'a pu être nettement déterminée, les administrations de chemins de fer ne discutent presque jamais le principe de leur responsabilité, se bornant en général à con-

(1) Cour d'Aix, 1<sup>er</sup> mai 1873 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Crévoulin).

(2) Conf. Trib. civ. Château-Thierry 23 janv. 1902 (Loche c. Ch. de fer de l'Est). Ce jugement a été, du reste, infirmé par la Cour d'Amiens le 16 juillet 1902, et le pourvoi formé contre cet arrêt a été rejeté par l'arrêt du 14 déc. 1903 cité n° 79.

tester le chiffre des indemnités réclamées. Aussi M. Picard a-t-il pu écrire : « Les accidents les plus fréquents, ceux qui résultent de déraillements ou de collisions, ne peuvent laisser place au doute » (1), entendant dire par là qu'en pareil cas la responsabilité du chemin de fer est toujours engagée.

Théoriquement, et d'après la jurisprudence rappelée n° 79, cette responsabilité ne pourrait être établie que par la preuve d'une faute du chemin de fer ou de ses agents, mais dans la pratique on doit admettre que le seul fait d'un accident de train constitue une faute, ou du moins une présomption de faute, à la charge de l'exploitation dans laquelle l'événement s'est produit.

Les administrations comprennent si bien qu'il en doit être ainsi, que, souvent, au lieu de plaider l'insuffisance des preuves de faute rapportées par les demandeurs, elles préfèrent invoquer la force majeure et reconnaître, en se retranchant derrière cette exception, le principe de leur responsabilité présumée.

**540.** La situation est tout autre lorsqu'il s'agit d'un accident individuel auquel la victime a pu participer dans une certaine mesure : voyageur blessé par la fermeture d'une portière, piéton tué en traversant une gare ou un passage à niveau, etc. Dans ce cas, en effet, l'accident résultant soit exclusivement de la faute de l'une ou de l'autre partie, soit de fautes concurrentes de l'une et de l'autre, il y a lieu d'établir très exactement la part de chacun dans la cause de l'événement dommageable, afin de régler en conséquence l'attribution de la responsabilité.

Si l'accident a été dû exclusivement à la faute du chemin de fer, la victime aura droit à la réparation totale du préjudice éprouvé par elle; mais, si la faute du chemin de fer a été aggravée dans ses effets par une faute concomitante de la victime, l'étendue de la réparation sera réduite à proportion de l'importance de cette dernière par rapport à l'autre; enfin, si aucun fait n'est relevé contre le chemin de fer, qui puisse être considéré comme une faute de sa part, aucune condamnation ne pourra être prononcée contre lui.

**541.** Parmi les fautes susceptibles d'engager la responsabilité du chemin de fer on peut citer, en première ligne, la violation des règlements et horaires de l'exploitation. Si l'infraction a été la cause de l'accident, la responsabilité civile de l'administration du chemin de fer est entière.

---

(1) *Op. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note) t. III, p. 493.



Il en est ainsi notamment :

I. Du « retard non justifié » d'un train, sur un passage à niveau, alors « qu'il résulte des déclarations des juges du fond que sans ledit retard l'accident ne se serait pas produit » (1);

II. Du « retard extra-réglementaire » d'un train, dans une gare, alors que la victime « n'a commis personnellement aucune imprudence » et que la compagnie n'a pris, en vue d'éviter les accidents, « aucune des mesures qui étaient à sa charge » (2);

III. De l'infraction à l'article 37, 3<sup>e</sup> alinéa, du règlement de 1846-1901 commise par un mécanicien qui a laissé son train tamponner le heurtoir de la gare d'arrivée, et a ainsi occasionné des blessures à un voyageur (3);

IV. De l'infraction à l'article 38 du même règlement commise par le mécanicien qui « n'a pas fait jouer le sifflet à l'approche du passage à niveau » sur lequel il a tamponné la voiture d'un particulier, ce dernier « n'ayant pu, à cause de la distance, d'une courbe et de la déclivité de la voie, entendre le coup de sifflet » que ce mécanicien prétendait avoir donné à un passage à niveau précédent (4);

V. De « l'inobservation d'un arrêté ministériel du 5 juillet 1884 qui, à raison du danger spécial que présentait la voie à cet endroit (un passage à niveau) et d'accidents antérieurs, avait prescrit des mesures de protection particulières »; ces précautions, en l'espèce, n'avaient pas été prises et leur absence a permis à un enfant « de s'introduire sur la voie, où il a trouvé la mort » (5);

VI. D'une double faute commise par les agents : contrairement au règlement approuvé par décision ministérielle du 14 juin 1899, « la garde-barrière de service au passage à niveau lieu de l'accident, était rentrée dans sa guérite sans attendre qu'une machine, qui devait s'engager sur ce passage eût terminé sa manœuvre », et, contrairement à l'article 38 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, « le mécanicien de cette machine, qui marchait tender en avant, n'a pas sifflé aux

---

(1) Cass. civ. 9 déc. 1902 (Ch. de fer d'Orléans c. Vignard).

(2) Cass. req. 10 janv. 1893 (Ch. de fer du Midi c. Albert).

(3) Trib. civ. Seine 9 mars 1870 (Papin c. Ch. de fer du Nord), confirmé par la Cour de Paris le 3 févr. 1872.

(4) Cass. civ. 26 oct. 1909 (Ch. de fer départementaux c. Raynaud).

(5) Cass. req. 17 janv. 1894 (Ch. de fer de l'Ouest c. Saulnier).

approches dudit passage »; ces deux fautes ont « autorisé Pitre à penser qu'il pouvait traverser la voie sans danger, et la nuit ne lui a pas permis de voir la machine en marche, qui l'a renversé et lui a broyé le bras » (1).

542. L'inobservation des règlements ne peut, naturellement, engager la responsabilité du chemin de fer que pour les dommages dont elle a été la cause.

Aussi la Cour de cassation a-t-elle pu s'exprimer ainsi au sujet de l'accident dont avait été victime un enfant tombé sous les roues d'un train qui circulait sur les voies du port de Rouen :

« Il est vrai que l'arrêt ne nie pas que la compagnie ait pu commettre certaines infractions au règlement relatif à la circulation des trains sur le port de Rouen, mais il affirme, par appréciation des circonstances de l'espèce, qu'il n'existait, en tout cas, aucune relation de cause à effet entre ces infractions et l'accident susdit; d'où il suit qu'en décidant que la compagnie n'est pas responsable de l'accident l'arrêt n'a pas violé les articles 1382 et suivants du Code civil (2). »

543. Inversement, bien que les règlements n'aient pas été expressément violés, la responsabilité des agents et celle de l'administration du chemin de fer peuvent néanmoins être engagées par toute autre faute quasi délictuelle, notamment par un simple défaut de précautions ou de surveillance.

I. A la suite du très grave accident survenu à Fampoux (Pas-de-Calais) le 8 juillet 1846 (3), un ingénieur et un mécanicien de la compagnie du Nord furent condamnés par la cour de Douai, le 28 décembre suivant, l'un à quinze jours d'emprisonnement et 3 000 francs d'amende, l'autre à quinze jours d'emprisonnement et 100 francs d'amende seulement. Cette décision a été maintenue par la Cour de cassation, comme constatant « à l'égard de l'ingénieur Petiet, chargé de la direction du service et du mouvement des trains, qu'il a donné un ordre général de marche sans spécifier aucune modification de la vitesse à raison de la composition du convoi et du passage de Fampoux; et à l'égard du mécanicien Duthoit, placé à la tête du convoi, que, loin de mettre, dans sa marche, une modération dont le nombre des wagons, l'assistance d'une seconde locomotive et la

(1) Cass. civ. 4 juill. 1906 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Pitre).

(2) Cass. civ. 21 févr. 1898 (Philippe c. Ch. de fer du Nord).

(3) Déraillement en pleine voie suivi de la chute d'une partie du train dans les tourbières voisines : 14 morts et 20 blessés environ.

conformation des lieux devaient lui faire sentir l'impérieuse nécessité, il a employé au passage de Fampoux une vitesse qui, d'après les témoignages retenus par l'arrêt, était portée à un degré excessif » (1).

*N. B.* — La condamnation correctionnelle des agents de la compagnie entraînait indiscutablement la responsabilité civile de celle-ci pour toutes les conséquences dommageables de l'accident.

II. La compagnie du Midi a été rendue responsable de l'accident arrivé à un ouvrier qui, travaillant le long de la voie, avait été atteint par une machine circulant tender en avant : si le mécanicien « avait, *comme il le devait*, jeté les yeux sur la voie », il aurait pu éviter l'accident, et, d'autre part, « si la marche de cette machine tender en avant faisait obstacle à la surveillance que le mécanicien doit exercer, la compagnie est en faute d'autoriser ses employés à faire les manœuvres dans des conditions qui les empêchent de remplir les devoirs leur incombant » (2).

III. Une dame et sa fille sont, sans qu'aucune imprudence ait été commise par elles, précipitées sur la voie, au moment de l'arrivée d'un train, par la bousculade des voyageurs; c'est avec raison que la Cour de Paris (1<sup>er</sup> août 1907) a mis la responsabilité de cet accident à la charge de l'administration du chemin de fer, attendu qu'il a retenu contre cette administration deux « causes de responsabilité résultant : 1<sup>o</sup> de l'envahissement des quais de la gare par une foule trop nombreuse; 2<sup>o</sup> du fait de n'avoir eu aucun employé disponible pour contenir cette foule et mettre un peu d'ordre parmi les voyageurs pressés de prendre le train »; le chemin de fer alléguait en vain qu'il n'avait fait que « se conformer aux instructions ministérielles prescrivant aux compagnies de laisser le libre accès des quais de la gare aux voyageurs munis de leur billet »; ces instructions « ne sont point exclusives des mesures de surveillance indispensables pour la sécurité des voyageurs », et, du reste, « les compagnies sont autorisées à suspendre momentanément l'accès des voyageurs sur les quais de toutes les gares en cas de circonstances exceptionnelles telles qu'affluence inusitée de voyageurs ou incidents imprévus » (3).

IV. Décision analogue au sujet d'un déraillement dû à la présence de deux bœufs sur la voie et au fait que, par suite de la vitesse du

---

(1) Cass. crim. 24 avril 1847 (Petiet et Duthoit c. Min. publ.).

(2) Cour d'Agen, 28 nov. 1894 (Ch. de fer du Midi c. Plagès) maintenu par l'arrêt de rejet du 7 juill. 1896 cité plus loin, n<sup>o</sup> 551, VI.

(3) Cass. req. 23 mars 1909 (Ch. de fer de Ceinture c. hoirie Delisse).

train, le mécanicien n'a pu s'arrêter en temps utile : « l'arrêt attaqué (1) a trouvé le principe de la responsabilité de la compagnie d'Orléans dans le défaut d'attention du mécanicien et dans l'accélération de vitesse imprimée au train pour regagner un retard de vingt-neuf minutes sur le trajet qui restait à effectuer » ; les « règlements ministériels prescrivant d'une part une visite quotidienne de la voie » qui, paraît-il, avait eu lieu, et, « d'autre part, invitant les machinistes à faire tous leurs efforts, en cas de retard, pour regagner » le temps perdu, « ne pouvaient dispenser la compagnie ou son agent des mesures de précaution nécessaires » (2).

544. Même un événement susceptible de constituer un cas de force majeure ne suffit pas à exonérer le chemin de fer de la responsabilité d'un accident, s'il est établi que cet accident aurait pu être évité par des précautions convenablement prises (V. n° 71).

I. Ainsi, « le chef d'une gare de chemin de fer qui, surtout par un mauvais temps persistant, ne se préoccupe pas du fonctionnement régulier du télégraphe, — qui, par suite, se trouve dans l'impuissance de signaler aux chefs des gares intéressées l'écroulement d'un pont de la voie ferrée, — qui ne songe même point à recourir au poste télégraphique que possède l'État en ville, — qui enfin, en présence d'une catastrophe imminente, n'en avise pas immédiatement les autorités locales, — commet autant de fautes qui engagent sa responsabilité pénale au sujet de la chute d'un train de voyageurs dans le vide produit par l'écroulement dudit pont » (3) et *a fortiori* la responsabilité civile de la compagnie à laquelle il appartient.

II. De même un déraillement dû à un acte criminel est néanmoins imputable à l'administration du chemin de fer, alors qu'il « est constant que, dans la nuit du 21 au 22 mars 1889 (nuit de l'accident) il n'a été exercé aucune surveillance sur la section où un rail a été enlevé » (4).

III. L'accident causé par « la présence de neiges glacées entassées entre un contre-rail et le rail sur lequel le train devait passer » est encore imputable « à l'imprudence des agents de la compagnie du chemin de fer, qui n'avaient pas surveillé la voie, spécialement à

(1) Cour de Riom, 30 juill. 1903.

(2) Cass. req. 28 juin 1905 (Ch. de fer d'Orléans c. demoiselle Pitout).

(3) Cour d'Aix, 19 juin 1872 (Durand c. Min. publ.).

(4) Cour de Paris, 3 mars 1892 (Ch. de fer de l'Ouest c. Lartigue et autres).

l'endroit où se trouvaient les contre-rails, et la marche en arrière du train, de façon à le faire arrêter à l'instant même où un déraillement, qui devait être prévu », s'est effectivement produit (1).

**545.** Ainsi qu'on a pu le remarquer, dans les exemples III et IV donnés n° 543, les administrations de chemins de fer ne manquent pas de plaider, le cas échéant, qu'elles ne sauraient être rendues responsables des accidents qui se sont produits, bien que leurs agents et elles-mêmes eussent rigoureusement observé les instructions ministérielles; mais ces mêmes exemples ont montré que l'observation des règlements n'est pas « exclusive des mesures de surveillance indispensables pour la sécurité des voyageurs » (exemple III), et qu'elle n'exonère pas les administrations de l'obligation de prendre « les mesures de précaution nécessaires » (exemple IV).

Une situation analogue se présente au sujet des installations des gares ou de la voie, du matériel et du personnel : dès l'instant que les administrations se sont conformées, en ce qui concerne ces instruments de leur exploitation, aux prescriptions ministérielles, aux plans, projets et devis approuvés, on ne saurait leur en faire grief; mais l'approbation ministérielle ne couvre aucunement la responsabilité du chemin de fer si, par ailleurs, il est établi à la charge de celui-ci, quelque faute, négligence ou imprudence, dans l'exercice de la liberté qui lui était laissée, ou dans l'accomplissement des devoirs généraux qui lui incombaient sur certains points.

Cette observation était nécessaire pour bien comprendre la portée des quelques décisions judiciaires analysées dans les deux numéros ci-après.

**546.** Le chemin de fer ne doit pas être rendu responsable :

I. De l'accident survenu sur un passage à niveau par suite du défaut de barrières ou de gardiens, alors que d'après les règlements en vigueur ce passage pouvait n'être ni fermé ni gardé (2);

II. De l'accident attribué à l'insuffisance ou au défaut d'entretien de clôtures « établies conformément à la loi, sous le contrôle de l'Administration », car « l'obligation imposée aux compagnies de chemins

(1) Cass. civ. 16 juill. 1890 (Ch. de fer du Nord c. Lyoen).

(2) Cass. civ. 19 avril 1893 (Ch. de fer de l'Est c. Dénot), 24 avril 1894 (Ch. de fer économiques c. Tabary-Lefèvre); req. 17 juill. 1905 (Aucagne c. Ch. de fer de P.-L.-M.) et 20 juill. 1910 (veuve Maynadié c. Ch. de fer du Midi). — *Contra* l'exemple donné n° 547, I.

de fer par la loi du 15 juillet 1845, de clore les voies des deux côtés et dans toute leur étendue, n'a d'autre objet que d'assurer la sécurité *de l'exploitation* » (1);

III. De l'accident qui, d'après le demandeur, « aurait été sinon prévenu, du moins atténué » par l'emploi d'un appareil protecteur dont la compagnie en cause n'était pas tenue de « munir les roues de ses voitures »; on ne peut « imputer à faute » à ladite compagnie « l'absence de cette mesure de précaution » (2).

#### 547. Mais, au contraire :

I. Au sujet d'un accident survenu sur un passage à niveau régulièrement non gardé « la compagnie ne saurait s'exonérer de toute responsabilité en alléguant qu'elle avait été autorisée, lors du classement de la voie en 1898, à laisser sans barrière le passage en question; une telle autorisation, qui lui avait été accordée à ses risques et périls ne la dispensait pas des mesures efficaces de protection que commandaient la disposition des lieux et la circulation devenue beaucoup plus intense » (3).

II. De même, malgré que la longueur des quais et celle des convois soient réglementaires, il y a faute et, conséquemment, responsabilité éventuelle du chemin de fer, toutes les fois que, les trains ayant dépassé ou n'ayant pas atteint le point où ils devaient normalement être arrêtés, les voyageurs, invités à descendre, n'ont pas été convenablement aidés aux points dangereux (4).

548. Dans les cas analogues à celui du dernier exemple cité, et, d'une manière générale, dans tous les cas d'accidents, l'important est de prouver, d'une part, une faute délictuelle ou quasi délictuelle du chemin de fer (fait, négligence ou imprudence), d'autre part, la relation de cause à effet entre cette faute et le préjudice dont on réclame la réparation.

En principe, c'est au demandeur en dommages-intérêts qu'il appar-

(1) Cass. civ. 18 févr. 1903 (veuve et demoiselle Bessières c. Ch. de fer du Midi).

(2) Cass. req. 15 juill. 1902 (demoiselle Couplon c. Tram. d'Amiens).

(3) Cass. req. 23 nov. 1909 (Ch. de fer départementaux c. Prébay).

(4) Dans ce sens, Trib. civ. Valence, 21 août 1882 (Monestier c. Ch. de fer de P.-L.-M.); Trib. civ. Compiègne, 20 déc. 1882 (Leroy c. Ch. de fer du Nord); Cour de Grenoble, 10 mai 1883 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Monestier); Cour de Paris, 4 janv. 1907 (Ch. de fer d'Orléans c. Gilberti); Cour de Bordeaux, 20 janv. 1908 (Ch. de fer d'Orléans c. de Lavalette de Monbrun).

tient d'établir ces deux éléments essentiels de la responsabilité de l'administration en cause; mais il a la faculté de faire ces preuves par tous moyens (V. n° 83) : il peut notamment demander au tribunal de requérir la communication des procès-verbaux et rapports administratifs auxquels chaque accident donne lieu, et dont un exemplaire est adressé au parquet; il peut également citer comme témoins les fonctionnaires du contrôle (commissaires de surveillance et ingénieurs) qui ont procédé à l'instruction de l'affaire.

En pareille matière, les juges ordonnent volontiers l'enquête, et c'est ainsi qu'ils sont assez souvent amenés, par un examen attentif des faits, à faire résulter la non-responsabilité du chemin de fer de ce que le dommage a été dû *uniquement* à l'imprudence de la victime : rigoureusement il leur suffirait de constater que le demandeur n'a pas prouvé la faute de l'administration défenderesse, mais, tenant compte de la difficulté d'une telle preuve, ils préfèrent, et l'on ne saurait les en blâmer, fixer leur religion en s'éclairant directement sur les circonstances de l'accident.

549. Voici quelques exemples de décisions de ce genre, que la Cour de cassation a sanctionnées de son approbation.

I. « L'arrêt attaqué (1) a constaté, en fait, que, le 26 octobre 1883, à 8<sup>h</sup> 04 du matin, dans la gare de Libourne, le sieur de Laforest voulant traverser la voie pour gagner le train n° 305, allant de Bergerac à Bordeaux et qui venait de s'arrêter, a été mortellement atteint par la machine du train n° 98, arrivant en direction inverse; que ce dernier train est entré en gare avec une vitesse réduite et après avoir sifflé plusieurs fois; qu'au moment de l'entrée en gare de ce train les agents de la compagnie étaient postés le long des trottoirs de chaque côté de la voie, afin d'empêcher les voyageurs de traverser; que l'appel des voyageurs à destination du train n° 305 avait été fait avant l'arrivée du train n° 98, et que le sieur de Laforest, au lieu de se rendre à cet appel, s'était d'abord attardé volontairement dans la salle d'attente; qu'en sortant de cette salle il suivait le trottoir d'un pas lent, lisant son journal et se rapprochant peu à peu de la voie; que c'est la tête baissée et absorbé dans sa lecture qu'il a mis le pied sur la voie, à l'instant même où le train arrivait sur lui; qu'enfin au moment où le sieur de Laforest fut aperçu entrant dans la voie du train n° 98, les employés crièrent et se précipitèrent à son secours pour le sauver.

« Dans ces circonstances c'est à bon droit que les juges du fond ont déclaré que l'accident dont le sieur de Laforest a été victime ne devait être attribué qu'à sa propre imprudence et que la compagnie n'avait encouru aucune responsabilité (2). »

(1) Cour de Bordeaux, 10 juin 1885.

(2) Cass. req. 7 juin 1886 (de Laforest c. Ch. de fer d'Orléans).

II. « Il est constaté par l'arrêt attaqué (1) que l'accident dont Wormser a été la victime est dû exclusivement à sa faute et a été le résultat de la violation des règlements sur la police des chemins de fer auxquels il aurait dû se soumettre; il est vrai que le demandeur en cassation soutient que, malgré son infraction aux prescriptions réglementaires, il n'eût pas été atteint par la machine qui l'a renversé si celle-ci n'avait pas marché avec une rapidité anormale et sans annoncer par un coup de sifflet sa mise en mouvement; mais les juges du fait constatent qu'il résulte des procès-verbaux et des témoignages recueillis sur l'heure même, que la vitesse de la locomotive rentrant dans le dépôt était des plus modérées et que cette machine avait sifflé à plusieurs reprises, et dès lors l'arrêt attaqué a déduit avec tous les détails suffisants les motifs qui lui faisaient rejeter les demandes formées (2). »

III. « Il résulte des constatations de l'arrêt attaqué (3) que, le 4 août 1880, en plein jour, dans la gare de la Porte-Maillet, Boncenne a été écrasé par une machine en marche, alors qu'il voulait traverser le chemin de fer de Ceinture, dont il n'avait pas cependant à franchir les voies pour monter dans le train qui devait le conduire à sa destination;

« Il a été déclaré souverainement, par les juges du fond, que sur le même quai d'où Boncenne est descendu, stationnaient deux facteurs de service pour guider les voyageurs, mais que le mouvement dudit Boncenne a été trop soudain pour pouvoir être prévu et empêché par ces agents; en cet état, le retard et le croisement des trains dont la demanderesse offrait de faire la preuve n'ont en rien contribué à mettre en danger la vie de son mari; l'imprudencence de ce dernier a été la seule cause de sa mort et en écartant les faits articulés, comme étant dénués de pertinence ou démentis par les documents de la cause, la cour d'appel n'a violé aucune disposition de loi (4). »

IV. Aussitôt après le démarrage d'un train omnibus arrêté à une halte, « un piéton, qui se trouvait derrière la barrière, en ce moment fermée, du passage à niveau, ouvre le portillon et, malgré les gestes et les cris de la garde-barrière et d'un voyageur, soit qu'il n'entende pas, soit qu'il ne comprenne pas le danger qu'ils lui signalent, s'engage sur la voie opposée et s'y fait broyer par un train express ». La cour d'appel « après avoir établi que l'on ne peut rattacher l'accident à une faute quelconque de la compagnie, affirme et décide qu'il est dû tout entier à la faute et à l'imprudencence de la victime, qui pouvait, avant de s'engager sur la voie, voir de plus d'un kilomètre venir le train express » (5).

---

(1) Cour de Nancy, 12 févr. 1886.

(2) Cass. req. 17 nov. 1886 (Wormser c. Ch. de fer de l'Est).

(3) Cour de Paris, 8 mai 1885.

(4) Cass. req. 22 mars 1887 (Boncenne c. Ch. de fer de l'Ouest).

(5) Cour de Douai, 6 févr. 1893, maintenu par Cass. req. 3 juill. 1894 (Monthuys c. Ch. de fer du Nord).



V. « La cour de Paris (10 mars 1904) a décidé à bon droit que la compagnie n'était nullement tenue de munir le portillon d'une serrure fermant à clef, et que de ce chef sa responsabilité n'était pas engagée », car aucun règlement ne l'y obligeait; mais « après avoir réfuté les divers moyens invoqués par la demanderesse comme pouvant engager la responsabilité de la compagnie, le jugement (1), dont l'arrêt a adopté les motifs, déclare que l'accident doit être « uniquement imputé à l'imprudence de la victime », qui « sous l'empire de distractions et de préoccupations inconcevables » est restée insensible à tous les avertissements » (2).

550. Ainsi qu'on l'a montré n° 542, l'inobservation des règlements ne peut engager la responsabilité du chemin de fer que pour les dommages qui en ont été la conséquence; par une juste réciprocité, la faute, même délictuelle, de la victime d'un accident ne rend pas son action irrecevable si, par ailleurs, il est établi que cette faute a été sans influence directe sur l'accident.

Ce principe a été très nettement posé par la Cour de cassation à l'occasion d'une collision « causée par l'inobservation des règlements, l'imprudence et l'inattention des agents de la compagnie », et dont avait été victime un voyageur qui, s'étant endormi dans le train et ayant ainsi dépassé la gare de Castelnaudary, où il aurait dû descendre, avait été grièvement blessé dans le parcours fait au delà de cette gare.

« La compagnie », dit l'arrêt, « prétend qu'en raison de cette situation irrégulière, Latapie était un « intrus, dans son train; qu'il ne doit qu'à sa « contravention d'avoir été victime de l'accident, et que, par suite, elle n'a « encouru aucune responsabilité »;

« Mais, sans avoir à examiner si, dans les circonstances de la cause, telles qu'elles sont précisées par l'arrêt attaqué, il y avait ou non de la part de Latapie, contravention aux articles 61 (actuellement 57) et suivants de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et 21 de la loi du 15 juillet 1845, il n'en est pas moins certain que la compagnie, conformément aux articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil, a encouru la responsabilité mise à sa charge;

« En effet, en admettant que Latapie ait commis une faute ou même une contravention en ne régularisant pas sa situation avant d'arriver à Castelnaudary, la compagnie avait en lui un voyageur qui, quoique passible d'un supplément de prix et peut-être même éventuellement des suites d'une contravention, avait néanmoins, pleinement droit à la sécurité due à tout voyageur;

« La faute que Latapie avait pu commettre n'avait eu aucune influence sur l'accident dont il a été victime et ce n'est point le cas de l'application

(1) Trib. civ. Seine, 19 juin 1903.

(2) Cass. civ. 21 nov. 1906 (veuve Vuilleminot c. Ch. de fer de l'Ouest).

des règles en matière de faute commune à l'auteur d'un accident, et à la victime;

« D'où il suit qu'en admettant la responsabilité unique de la compagnie relativement à l'accident dont, par la faute unique de cette compagnie, Latapie a été victime, l'arrêt attaqué (1) s'est conformé aux principes des articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil et qu'il n'a violé aucune loi (2). »

**551.** Pour compléter la revue qu'on vient de faire de la jurisprudence relative à la responsabilité des accidents, il convient de citer quelques cas dans lesquels l'autorité judiciaire a admis le partage de cette responsabilité entre le chemin de fer et la victime, à raison de ce fait que l'un et l'autre avaient plus ou moins participé aux événements générateurs du dommage.

I. Faute commune du mécanicien et de la victime dans le cas d'un train butant violemment contre le heurtoir de la gare d'arrivée et occasionnant ainsi la chute d'un voyageur, qui se tenait imprudemment debout sur l'impériale d'une voiture (3).

II. Imprudence d'un sous-chef de gare, « qui n'a ouvert les salles d'attente que tardivement et au moment où le train était sur le point d'entrer en gare »; imprudence de la victime, un facteur des postes, qui, « à raison de ses fonctions, connaissait par expérience l'heure précise de l'arrivée du train-poste » qui l'a tamponné, et, en outre, « avait le libre accès de la gare » (4).

III. Imprudence du voyageur, qui a été surpris et mortellement atteint, au moment où il voulait « traverser les voies pour gagner la sortie », par un train franchissant la gare sans arrêt et que lui masquait celui d'où il était descendu; mais négligence des agents de la compagnie, car le croisement des deux trains avait été dû au retard du premier, et, « dans ces circonstances anormales, les employés étaient obligés de signaler le danger aux voyageurs et de prendre des dispositions, particulières et exceptionnelles, pour les préserver de tout danger ». Ces précautions n'avaient pas été prises (5).

IV. Faute d'un garde-barrière, qui n'était pas à son poste, et inattention manifeste du piéton qui a été renversé par un train, au moment où il traversait la voie ferrée (6).

(1) Cour de Toulouse, 5 déc. 1893.

(2) Cass. civ. 13 mars 1895 (Ch. de fer du Midi c. Latapie).

(3) Trib. civ. Seine, 2 mai 1868 (Mercier c. Ch. de fer de l'Ouest).

(4) Cour de Paris, 25 juin 1873 (Ch. de fer de l'Est c. Raulin).

(5) Cass. civ. 10 nov. 1884 déjà cité nos 78 et 85.

(6) Cass. civ. 12 juin 1888 (Ch. de fer du Midi c. Navarret).

V. Faute de la compagnie (qui d'ailleurs ne contestait pas sa responsabilité), dans le cas d'un enfant tué par la chute d'une barrière, mais partage de la responsabilité entre ladite compagnie et la mère de la victime, l'accident ayant été dû en partie à un défaut de surveillance de la part de celle-ci (1).

VI. Faute de la compagnie, qui par certaines précautions aurait évité l'accident, et imprudence de la victime, qui pouvait, elle-même, se garer en temps utile du train qui l'a tamponnée (2).

VII. Faute d'un conducteur, qui, ayant vu une voyageuse descendre avant l'arrivée pendant un arrêt motivé par des signaux, s'est borné, au lieu de faire arrêter le train au moment où il reprenait sa marche, à « fermer la portière laissée ouverte » et à inviter la voyageuse « à attendre à la place où elle était descendue au milieu des voies, qu'on fût venu à son secours de la gare » voisine; faute de la victime, tuée peu après par un train venant en sens inverse; cette personne était, en effet, « descendue avant l'arrivée du train en gare » et « ce fait, interdit par les règlements, constituait une faute » de sa part (3).

VIII. Faute du chemin de fer, à raison des secousses violentes qui se sont produites au moment de l'arrêt du train, mais faute du voyageur, qui avait imprudemment quitté sa place avant l'arrêt et a pu être ainsi précipité sur la voie (4).

IX. Accident dû « pour la plus grande partie » à une « imprudence inqualifiable » que le blessé a commise « en s'engageant avec sa voiture sur la voie sans s'être assuré qu'aucun train n'était en vue, alors qu'habitué à fréquenter ces passages il connaissait les heures des trains, et qu'il lui était facile, en jetant un regard dans la direction d'Arles, d'apercevoir sur une ligne directe et complètement découverte, dans un parcours d'environ 2 kilomètres, le train par lequel il a été tamponné », ce qui « ne laisse guère de place à la responsabilité de la compagnie, dont le mécanicien a négligé de siffler avant d'arriver au passage à niveau de la Roubinette.... Cette inobservation, dans les circonstances où s'est produit l'accident, ne peut engager que dans une très minime proportion la responsabilité de la compagnie » (5).

(1) Cour de Limoges, 26 juin 1893 (Ch. de fer d'Orléans c. Mons).

(2) Cass. req. 7 juill. 1896 (Ch. de fer du Midi c. Plagès).

(3) Cass. crim. 26 févr. 1903 (Ch. de fer de l'Est et Dizier c. Min. publ. et Beunie).

(4) Cour de Paris, 26 déc. 1903 (Ch. de fer de l'Ouest c. hoirie Langlois).

(5) Cour de Nîmes, 14 mars 1904, maintenu par Cass. req. 20 févr. 1905 (Ch. de fer de la Camargue c. Vidal).

X. Faute d'une compagnie de tramways, dont le préposé n'avait pas « assujetti les chaînons de sûreté de la plate-forme d'avant; la nécessité d'une semblable précaution est précisée dans l'article 26 du décret du 1<sup>er</sup> mars 1901 (1) relatif aux chemins de fer, par la disposition suivant laquelle le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières auront été fermées »; mais imprudence de la victime, qui avait « négligé, en voulant changer de place, de se tenir soit aux barres d'appui, soit aux courroies pendant du plafond, précaution qui lui était d'autant plus facile qu'il n'y avait alors sur la même plate-forme qu'un second voyageur »; dans ces conditions, il y a lieu « de retenir une responsabilité partagée et de ne faire supporter à la compagnie que la moitié du préjudice subi » (2).

### SECTION III

#### *Causes de responsabilité autres que les accidents.*

552. Renvoi à d'autres chapitres en ce qui concerne la responsabilité pour pertes et avaries. — 553. Pour déchets de route. — 554. Pour retards. — 555. Autres causes de responsabilité du chemin de fer; preuves à fournir. — 556. Responsabilité des voyageurs, expéditeurs et destinataires.

552. Il n'y a rien à ajouter à ce qui a été dit, n<sup>os</sup> 86 et suivants, de la responsabilité pour pertes et avaries : conformément à l'article 103 du Code de commerce, complété par la loi du 17 mars 1905, il y a toujours présomption de responsabilité contre le chemin de fer, et celui-ci ne peut être exonéré que s'il prouve que l'avarie a été due à la *force majeure*, au *cas fortuit*, au *vice propre* de la chose ou enfin au *fait de l'expéditeur*.

Toutefois, il y aura lieu d'étudier plus loin, dans la troisième partie du présent ouvrage, l'effet de certaines clauses des tarifs, qui, bien qu'impuissantes à apporter aucune dérogation au principe de l'article 103 du Code de commerce, peuvent avoir néanmoins une certaine répercussion sur la responsabilité.

553. En ce qui concerne les « déchets de route », dont il a été parlé n<sup>o</sup> 101, il importe de rappeler qu'aucun chiffre ne saurait être fixé d'avance et d'une manière générale, pour telle ou telle sorte de marchandise : le déchet attribuable au vice propre dépend, en effet, comme

(1) Lire : « Art. 26 du règlement de 1846-1901 ».

(2) Cour de Paris, 23 mars 1910 (Milhaud c. Compagnie générale française de tramways).

on l'a dit n° 101, d'une foule d'éléments divers et de circonstances particulières variables avec chaque cas; d'autre part, depuis la loi du 17 mars 1905, aucune clause forfaitaire ne peut être admise en ce qui concerne les pertes, manquants et avaries, si minime qu'en soit l'importance.

Notamment, on ne peut aujourd'hui tenir aucun compte du « tableau des déchets de route » publié en 1874 par M. Sarrut, comme ayant été dressé par les compagnies « d'après les bases fixées par la jurisprudence et les avis des chambres de commerce », tableau dont M. Sarrut disait d'ailleurs lui-même, dès cette époque, qu'il n'avait « pas de caractère obligatoire » (1). Ce document doit être considéré, à l'heure actuelle, comme dépourvu de toute valeur, et il en est de même de tous ceux analogues que les administrations prétendraient opposer aux réclamations des ayants droit.

Quels que soient le quantum et la cause probable d'un *déchet*, il doit être traité comme une *perte partielle*, dont le chemin de fer est présumé responsable tant qu'il n'a pas fait la preuve exigée de lui par l'article 103 du Code de commerce.

554. On renverra encore aux principes généraux exposés nos 104 et suivants, pour ce qui concerne la responsabilité résultant des retards : ces principes sont entièrement applicables aux chemins de fer comme à tout autre voiturier.

Les clauses limitatives de cette responsabilité seront étudiées d'autre part, au fur et à mesure, dans les tarifs où on les rencontrera.

On dira seulement ici que dans tous les cas où, en vue de la décision à intervenir, il y aurait intérêt à connaître les causes d'un retard de train, les registres prescrits par l'article 42 du règlement de 1846-1901 (2) pourront fournir au juge un excellent moyen de s'éclairer à cet égard : s'agissant de livres que les administrations sont obligées de tenir, la communication peut toujours en être exigée.

« L'intimé conclut, avant tout débat sur le fond et en se réservant de discuter la valeur juridique et la portée de la clause d'exonération (3), à ce

(1) *Op. cit.* (*supra*, 110, p. 50, note 1) n° 740.

(2) ART. 42 : « Aux gares qui seront désignées par le ministre des travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards de trains excédant des limites déterminées par le ministre. Ces registres indiqueront 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. Ces registres seront représentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle. »

(3) Clause d'irresponsabilité des tarifs d'abonnement à demi-tarif (V. n° 993 et suiv.).

que ladite compagnie soit tenue de communiquer les registres ou une copie des registres indiquant les causes du retard dont il se plaint; le décret du 1<sup>er</sup> mars 1901 (1) a prescrit la tenue de ces registres dans un intérêt public; ces renseignements sont en effet nécessaires pour apprécier, eu égard aux faits de la cause, la validité et l'étendue de la cause invoquée par la compagnie;

« On ne saurait admettre que cette clause soit de nature à mettre l'appelant au-dessus du droit commun et à la faire bénéficier dans tous les cas d'une irresponsabilité absolue, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper des causes du retard ni de la nature de la gravité des fautes qui ont pu l'occasionner; il y a donc lieu de faire droit à la demande de l'intimé (2). »

**555.** Indépendamment des accidents de personnes, des pertes ou avaries et des retards, la violation des règlements ou des tarifs, l'inattention, la négligence des agents du chemin de fer, peuvent causer un préjudice aux voyageurs et autres personnes ayant affaire dans les gares ou sur la ligne.

La réparation de ce préjudice, auquel s'appliquent exclusivement les règles du droit commun, sera due tantôt en vertu du contrat passé entre l'ayant droit et le chemin de fer, tantôt, à défaut de contrat, en vertu des articles 1382 et suivants du Code civil; il importe de bien distinguer les deux cas l'un de l'autre, en raison de la nature et de l'étendue des preuves dont la charge incombe respectivement, dans chaque cas, au demandeur en dommages-intérêts.

Si celui-ci a été privé de quelques-uns des avantages qu'il était en droit d'attendre de l'exécution normale de son contrat, il lui suffira de prouver ce fait, sans qu'il y ait lieu de rechercher s'il a eu pour cause une faute du chemin de fer (V. nos 64 et 65).

Tel serait le cas du voyageur qui, muni d'un billet de 1<sup>re</sup> classe, se serait vu dans la nécessité de monter dans une voiture d'une classe inférieure, parce que celles de 1<sup>re</sup> classe étaient toutes au complet: pourvu qu'il prouve qu'il avait bien un billet de 1<sup>re</sup> et que toutes les places de cette classe étaient prises, il aura droit, d'une part, au remboursement de la différence entre le prix payé par lui et le prix correspondant à la place qu'il a réellement occupée, d'autre part, à des dommages-intérêts, pour la gêne que lui a imposée le défaut de place dans la classe de son choix (V. nos 185 et 186). Cela sans qu'il soit nécessaire d'établir si le chemin de fer pouvait ou non composer autrement son train: il appartient, en effet, à celui-ci de prouver la force majeure, au cas où il jugerait à propos de l'invoquer.

Mais si le demandeur en dommages-intérêts n'a passé avec le che-

---

(1) Lire « règlement de 1846-1901 ».

(2) Cour d'Angers, 23 juin 1910 (Ch. de fer d'Orléans c. Allembert).

min de fer aucun contrat ou encore si, bien qu'ayant passé un contrat, il se plaint d'un préjudice étranger audit contrat, il devra, suivant les règles ordinaires, établir tant la faute du chemin de fer que la relation de cause à effet entre cette faute et le dommage (V. n° 64). Tel serait le cas de l'expéditeur qui se plaindrait d'avoir été retenu trop longtemps au guichet : il devrait non seulement établir la durée du temps pendant lequel il a été retenu, mais encore prouver que, eu égard aux circonstances (v. g. le nombre restreint des expéditeurs à servir avant lui), cette durée a dépassé le temps normal qu'il était légitime d'accorder au chemin de fer pour les opérations à faire.

**556.** Par une juste réciprocité, si le chemin de fer peut être appelé à désintéresser ceux à qui il a causé quelque dommage, de même voyageurs, expéditeurs et destinataires peuvent avoir à réparer, vis-à-vis du chemin de fer, le préjudice qu'ils lui auraient causé soit par l'inobservation des règlements ou des tarifs, soit par une simple faute quasi délictuelle.

Les règles exposées sous le numéro précédent seraient applicables, le cas échéant, aux preuves que devrait fournir l'administration demanderesse.

---

## CHAPITRE VI

# RÉCLAMATIONS ET LITIGES

### SECTION PREMIÈRE

#### *Réclamations amiables.*

557. Utilité de savoir à qui s'adresser sur les chemins de fer. — 558. Les agents ayant affaire au public doivent être porteurs d'un uniforme ou d'un insigne distinctif. — 559. Caractères de cet uniforme. — 560. Dans les gares, il y a lieu de s'adresser au chef de gare. — 561. Fonctions judiciaires des chefs de gare et autres agents assermentés. — 562. Les agents, qui sont soumis à la surveillance de l'administration supérieure, doivent faire bon accueil aux réclamations du public. — 563. Observation sur les discussions qui se produisent quelquefois. — 564. Dans les trains en marche, on doit s'adresser au chef de train. — 565. Communication avec les agents pendant la marche des convois. — 566. En dehors des gares et des trains, on s'adresse aux agents du service de la voie. — 567. Le public n'a pas affaire aux mécaniciens et chauffeurs. — 568. Résumé de ce qui précède. — 569. Indication sommaire des cas dans lesquels on peut avoir recours au commissaire de surveillance administrative ou au commissaire spécial de police. — 570. Réclamations à adresser au directeur de l'administration du chemin de fer. — 571. Remarque sur l'utilité et le danger des réclamations amiables; renvoi à d'autres chapitres.

557. Une des grandes difficultés que rencontre le public dans ses rapports avec les chemins de fer consiste à ne savoir au juste à qui s'adresser pour obtenir satisfaction ou faire valoir ses droits. Dans les gares même, les erreurs sont fréquentes : il arrive que des voyageurs sont mal renseignés faute d'avoir su interroger un employé compétent; d'autres fois ce sont des réclamations qui restent sans suite, parce qu'on en a saisi un agent qui était dépourvu de qualités pour intervenir.

Il importe avant tout d'être fixé à cet égard.

558. D'une manière générale, conformément à l'article 69 du règlement de 1846-1901, tout agent employé sur les chemins de fer doit être revêtu d'un uniforme ou porteur d'un insigne distinctif. Cette règle s'applique sans exception à tous les agents « qui, à un titre quelconque, peuvent se trouver de près ou de loin en contact



avec le public » (1), et la circulaire ministérielle du 28 février 1902, déjà mentionnée sous numéro 177, a dû la rappeler à certaines compagnies qui, assimilant les chefs des grandes gares à des agents supérieurs chargés surtout d'une surveillance générale, prétendaient les dispenser de porter l'uniforme, « afin de leur faciliter l'accomplissement de leur mission spéciale, sans être trop dérangés par le public ».

Il résulte expressément de cette circulaire, que :

1° Il doit y avoir toujours, dans chaque gare, un agent « désigné par son uniforme ou ses insignes » et « ayant qualité pour répondre au public *sur toutes questions* »;

2° « Toute intervention directe auprès du public » est interdite aux agents que ne signalerait aucun uniforme ou insigne distinctif.

Ces règles, dont la dernière s'applique aussi aux commissaires de surveillance administrative (V. n° 578), sont absolues et ne comportent aucune exception.

**559.** Le choix de l'uniforme a été laissé à la disposition des administrations intéressées; il est ordinairement d'autant plus facile à distinguer, qu'il comporte presque toujours, soit à la casquette soit au col du vêtement, le nom ou les initiales du chemin de fer.

Il est prudent de s'abstenir, dans les gares, d'adresser quelque réclamation ou quelque demande de renseignements que ce soit, aux personnes qui ne sont pas revêtues de l'uniforme du réseau sur lequel on se trouve.

**560.** Le *chef de gare* (ou le chef de station), secondé et suppléé s'il y a lieu par un ou plusieurs sous-chefs, a dans ses attributions la direction, la surveillance et la responsabilité du service de l'exploitation dans sa gare. Il est, en outre, le représentant local officiel de l'administration de chemin de fer à laquelle il appartient, et, en cette qualité, il a, comme dit la circulaire ministérielle précitée, « qualité pour répondre au public sur toutes questions ». C'est donc au chef de gare qu'il y a toujours lieu de s'adresser d'abord, non seulement pour les faits ayant trait au service de sa propre gare, mais encore pour tout fait intéressant l'administration du chemin de fer.

**561.** On a eu l'occasion de dire plus haut (nos 228 et 535) que certains agents des administrations, assermentés en vue de la perception des droits et de la surveillance du chemin de fer ou de ses dépendances,

---

(1) Circ. min. 31 déc. 1846.

doivent, conformément à l'article 64 du cahier des charges, être assimilés aux gardes champêtres.

Les chefs de gare sont tous ou presque tous assermentés, mais leurs pouvoirs d'officiers de police judiciaire se bornent, ainsi que ceux de tous les autres agents du chemin de fer qui sont assermentés, à la constatation, par procès-verbaux, des crimes, délits et contraventions prévus dans les titres I et III de la loi du 15 juillet 1845 (1). Ces parties de la loi de 1845 traitent exclusivement des mesures relatives à la conservation du chemin de fer et à la sûreté de la circulation; elles renvoient, en outre (art. 24), aux « règlements d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer » ainsi qu'aux arrêtés et décisions pris pour l'exécution desdits règlements (V. nos 168 et 170) : l'étendue des pouvoirs judiciaires des chefs de gare et autres agents assermentés ne dépasse pas ces limites; s'ils peuvent et doivent intervenir, d'office ou à la requête du public, toutes les fois qu'il s'agit d'une infraction rentrant dans leurs attributions spéciales, ils sont absolument incompétents en toute autre matière, notamment pour la constatation et la répression des délits de droit commun.

**562.** Leur intervention peut cependant être utile dans bien des cas, au moins à titre de témoins; ils seraient mal venus à la refuser sans un motif sérieux; en fait ils la refusent rarement. Une circulaire ministérielle du 31 juillet 1879 a d'ailleurs rappelé aux agents des compagnies « les égards qu'ils doivent avoir pour le public »; ils sont, d'autre part, ainsi qu'on l'a vu n° 177, sous la surveillance de l'Administration, qui peut même prendre à leur égard des mesures de rigueur.

Il est donc certain que le public doit trouver à chaque instant et en toute occasion, auprès des chefs de gare et de tous les agents du service actif, l'accueil le plus correct et même le plus bienveillant.

**563.** A ce propos on fera ici une remarque qui, bien que ne rentrant pas directement dans le cadre de la présente étude, paraît pouvoir y trouver place.

---

(1) Dans ce sens Cass. crim. 23 avril 1910 (Boutard); d'après cet arrêt « un agent de surveillance assermenté d'une compagnie de chemins de fer n'est pas dans l'exercice de son ministère de service public lorsqu'il constate un vol, puisque, aux termes de l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845, cet agent n'a qualité que pour constater les infractions spécialement prévues dans les titres I et III de ladite loi, et que le vol ne figure pas au nombre de ces infractions ».

Des désaccords se produisent souvent entre agents du chemin de fer et particuliers appelés dans les gares par leurs affaires : placement dans les trains, perception des taxes, réception des marchandises, avaries, etc., sont des sujets sur lesquels le représentant du chemin de fer et le particulier intéressé peuvent ne pas se trouver d'accord. Or, il arrive parfois que le ton de la discussion s'élève et que celle-ci dégénère en dispute. En pareil cas les adversaires ont évidemment tort l'un et l'autre, car ils possèdent l'un et l'autre des droits certains qu'ils peuvent faire valoir sans perdre leur sang-froid.

Mais l'employé qui se laisse aller à des violences de langage paraît bien plus répréhensible que son interlocuteur étranger au chemin de fer : il n'a pas le droit en effet d'être le premier venu ; il a été admis dans une administration qui apporte le plus grand soin au recrutement de son personnel ; il a été distingué par ses chefs et désigné pour un emploi qui le met en rapport avec le public ; il est le représentant d'une grande administration ; enfin, et surtout, il est nanti de pouvoirs judiciaires qui lui donnent un avantage incontestable... il a donc les plus sérieux motifs de rester toujours digne et correct, même envers qui ne le serait pas à son égard.

C'est pourquoi l'on a bien raison de dire, lorsqu'une discussion entre un agent et un particulier prend un caractère violent, que l'agent est toujours en défaut : il n'a peut-être pas tort sur l'objet qui fait le fond de la contestation, mais il a tort pour avoir laissé dégénérer en une altercation orageuse l'entretien qui devait rester calme et courtois.

**564.** En dehors des gares la direction et la responsabilité du service appartiennent, dans les trains, au *chef de train*.

Aux termes de l'article 17 du règlement de 1846-1901, lorsqu'il y a plusieurs conducteurs dans un train, l'un d'eux doit toujours « avoir autorité sur les autres » ; c'est ce conducteur qui a le titre et les attributions de chef de train.

Il est généralement assermenté.

Sa place est dans le fourgon de tête ou, s'il n'y en a pas, dans la première voiture ; quelquefois dans la dernière.

Ses fonctions comportent essentiellement la surveillance et la police du train pendant la marche ou pendant les arrêts en pleine voie : c'est le capitaine du navire. Il est en outre souvent chargé du service des bagages ou autres colis placés dans son fourgon.

Pendant le stationnement du train dans les gares, le chef de train est, ainsi que son personnel de conducteurs, sous l'autorité du chef de gare.

**565.** Sauf exception autorisée par le ministre, les compartiments à voyageurs doivent, en vertu de l'article 23 du règlement de 1846-1901, être tous « en communication avec le mécanicien ou le conducteur chef de train par un signal d'alarme en bon état de fonctionnement ». Le conducteur-chef et le mécanicien doivent eux-mêmes être en communication l'un avec l'autre, conformément à une autre disposition du même article. Les voyageurs ont donc à tout instant, dans les trains en marche, le moyen de recourir aux agents de la compagnie et, d'autre part, ceux-ci sont tenus de répondre à leur appel (1).

Mais il ne faut pas oublier que l'article 58, 4<sup>o</sup>, du même règlement de 1846-1901 interdit « de se servir sans motif plausible du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la compagnie » (V. n<sup>o</sup> 193). Cette disposition étant susceptible de recevoir les sanctions pénales prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (V. n<sup>o</sup> 168, p. 87, note 2), il faut bien se garder d'abuser du signal d'alarme et de s'en servir sans un motif d'une réelle gravité.

**566.** Le long de la voie ferrée, soit sur les passages à niveau, soit d'une manière générale partout ailleurs que dans une gare ou un train, la surveillance et la police appartiennent aux gardes de la voie : poseurs, brigadiers poseurs, gardes-barrières. Ces agents sont tenus comme les autres, lorsqu'ils interviennent auprès du public, d'être revêtus d'un uniforme ou porteurs d'un insigne distinctif.

Certains sont assermentés; ils jouissent dans ce cas des pouvoirs indiqués n<sup>o</sup> 561.

Les chefs des poseurs et autres agents subalternes de la voie sont les piqueurs, conducteurs, chefs de district, et, au-dessus de ceux-ci, les chefs de section de la voie, dont les attributions sont, pour ce qui concerne leur circonscription de voie, analogues à celles des chefs de gare pour leur gare.

**567.** Les mécaniciens et chauffeurs chargés de la conduite des machines qui remorquent les trains ou qui manœuvrent dans les gares, dépendent des chefs de dépôt. Le public ne peut avoir affaire aux agents de cette catégorie.

A l'instar des conducteurs de trains, les mécaniciens et chauffeurs sont en effet, pendant leur séjour dans les gares, sous l'autorité des

---

(1) Trib. corr. Le Havre 13 mai 1908 (Min. publ. c. Wagner et Ch. de fer de l'Ouest). Confirmé par Cour d'Amiens 17 juill. 1908.

chefs de gare, et c'est à ces derniers qu'il y aurait lieu de se plaindre, par exemple, du bruit ou de la fumée de la locomotive.

**568.** De ce qui précède il résulte que toute réclamation susceptible de recevoir une solution immédiate doit être adressée :

- Dans une gare, au chef de gare ou à celui qui le supplée;
- Dans un train, en pleine voie, au chef de train;
- Sur la ligne, au poseur ou garde le plus proche.

**569.** Dans les grandes gares, à défaut de satisfaction de la part des employés, on peut recourir au commissaire de surveillance administrative, fonctionnaire du ministère des travaux publics dont les attributions seront amplement exposées plus loin.

S'il s'agit d'un fait de droit commun (vol, coups, injures) et qu'il y ait dans la gare un commissaire spécial de police, c'est à ce dernier, plus spécialement chargé des affaires de cette nature, qu'il convient d'avoir recours.

**570.** Lorsqu'une réclamation *amiable* n'est pas susceptible de recevoir une solution immédiate, par exemple le remboursement d'un billet inutilisé, le règlement d'une avarie sur laquelle on n'a pu se mettre d'accord avec la gare intéressée, le remboursement d'une somme perçue en trop, etc., le plus simple et le plus sûr est de s'adresser par lettre au directeur même de l'administration du chemin de fer.

Cet agent supérieur a qualité pour recevoir toutes les réclamations, et même, comme on le verra n° 607, les notifications judiciaires. Il lui appartient de donner ou de faire donner à ces réclamations les suites qu'elles comportent.

**571.** Il va sans dire que la réclamation amiable est le moyen dont il y a lieu de se servir de préférence à tout autre : ce n'est qu'après avoir éprouvé un refus, qu'on saisira les tribunaux en vue d'obtenir une satisfaction légitime.

Il importe cependant de ne point laisser périliter ses droits, dans l'espoir, chimérique quelquefois, de s'entendre amiablement avec l'administration intéressée. Il est tels cas où certaines formalités, certaines constatations de fait, peuvent être nécessaires avant tout (V. notamment n° 146 et suiv.); outre ce qui a été déjà dit à ce sujet, il en sera parlé dans l'étude détaillée des tarifs et dans la section ci-après du présent chapitre, consacrée à l'administration du contrôle.

## SECTION II

*Réclamations administratives.*

## § 1. — Organisation des services de contrôle.

572. Textes établissant le droit de contrôle de l'État sur l'exploitation des voies ferrées. — 573. Organisation générale du contrôle. — 574. Contrôle technique. — 575. Contrôle commercial. — 576. Contrôleurs généraux, inspecteurs et autres fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale. — 577. Attributions de ces fonctionnaires. — 578. Commissaires de surveillance administrative. — 579. Devoirs généraux de ces fonctionnaires. — 580. Aperçu sommaire de leurs attributions. — 581. Les commissaires de surveillance administrative sont aptes à recevoir toute réclamation d'ordre administratif formulée contre le chemin de fer. — 582. Ils ont une circonscription plus ou moins étendue et dans toute gare on doit faire connaître au public leur résidence. — 583. Ils constatent les accidents qui se produisent sur le chemin de fer. — 584. Ces accidents leur sont dénoncés soit par le chemin de fer lui-même, soit par les intéressés. — 585. Ils constatent les crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte du chemin de fer ou de ses dépendances. — 586. Et délivrent même, mais sans y être obligés, des constatations de fait à la requête des administrations ou d'autres personnes. — 587. Dans leurs certificats ils doivent se borner à la relation des faits matériels qu'ils ont pu vérifier eux-mêmes. — 588. Et ne point préjudicier aux tiers. — 589. Autant que possible ils appellent aux constatations les deux parties. — 590. Leurs certificats n'ont qu'une valeur de témoignage.

572. Le droit de contrôle de l'État sur l'exploitation des voies ferrées est formellement établi par les articles 51 et 52 du règlement de 1846-1901.

« ART. 51. — La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera 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 de surveillance administrative;

« Et par les autres agents du contrôle.

« ART. 52. — Les attributions de ces agents et l'organisation du service de contrôle sont définies par les règlements spéciaux. »

L'obligation de supporter cette surveillance est en outre imposée aux concessionnaires par les cahiers des charges et elle fait l'objet, pour les chemins de fer d'intérêt général, des articles ci-après :

« ART. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

« Outre la surveillance ordinaire, l'Administration déléguera, aussi

souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

« ART. 66. — Il sera institué, près de la compagnie, un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État. »

**573.** L'administration chargée du contrôle des chemins de fer, organisée par divers décrets et arrêtés, comprend actuellement, sous l'autorité du ministre des travaux publics, trois grandes divisions :

- 1° Contrôle technique;
- 2° Contrôle commercial;
- 3° Contrôle du travail.

Les deux premières branches de cet ensemble sont seules susceptibles d'intéresser le public dans ses rapports avec les services d'exploitation des administrations contrôlées.

**574.** Le *contrôle technique* a à sa tête, pour *chaque grand réseau*, y compris les réseaux secondaires qui y sont rattachés (V. n° 663), une « direction » dont les bureaux sont au ministère des travaux publics.

Chaque direction de contrôle technique se subdivise en trois services :

- 1° Contrôle de la voie et des bâtiments sur les lignes en exploitation;
- 2° Contrôle de l'exploitation technique;
- 3° Contrôle de l'exploitation commerciale, mais seulement pour ce qui ne rentre pas dans les attributions de la Direction du contrôle commercial dont il va être parlé.

**575.** Le *contrôle commercial*, détaché par le décret du 11 décembre 1901 des services de contrôle technique, ne comporte, pour l'ensemble des réseaux d'intérêt général (l'Algérie exceptée) qu'une seule « direction », dont les bureaux sont également au ministère des travaux publics; cette direction est chargée de l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant les chemins de fer.

**576.** Le contrôle de l'exploitation commerciale se trouve donc placé à la fois, suivant la nature des affaires, sous l'autorité des directeurs de contrôle technique, et sous celle du directeur du contrôle commercial.

Il est confié, sur chaque réseau :

- 1° A un contrôleur général de l'exploitation commerciale;
- 2° Sous les ordres du contrôleur général, à un inspecteur principal et à des inspecteurs de l'exploitation commerciale, dont le nombre varie suivant l'importance des réseaux (1);
- 3° A divers agents subalternes qui n'ont pas normalement de relations directes avec le public.

577. Le contrôleur général de l'exploitation commerciale assume la surveillance générale du chemin de fer au point de vue de l'exploitation commerciale.

Avec le concours de l'inspecteur principal et des inspecteurs il est chargé notamment :

- 1° De l'étude des propositions touchant les tarifs et les taxes accessoires; des vœux et réclamations y relatifs; des conventions conclues par le chemin de fer avec les entrepreneurs de transports et les propriétaires d'embranchements particuliers; des questions économiques et commerciales intéressant le réseau, le trafic international ou la concurrence des autres voies de transport; des demandes d'autorisation en vue de la vente de livres, journaux, comestibles ou objets divers dans les gares et stations; de l'organisation du service des trains au point de vue commercial;
- 2° De la surveillance de l'application des tarifs, et de la surveillance du service des buffets ou autres industries autorisées;
- 3° De la police des gares et des cours des gares.

578. A la base de cette organisation un peu complexe, le public trouve, dans certaines gares, des fonctionnaires du contrôle de l'État aptes à recevoir toutes les réclamations administratives, quel qu'en soit l'objet (V. n° 581), et à les transmettre à l'autorité compétente : ce sont les commissaires de surveillance administrative, qui, d'après l'article 11 du décret du 30 mai 1895, « sont placés dans les principales gares, sous l'autorité de tous les ingénieurs, contrôleurs généraux et inspecteurs chargés des différents services » (2).

Ces fonctionnaires ont, dans la gare de leur résidence, un bureau

---

(1) État (ancien réseau et Ouest racheté), 6; Nord, 3; Est, 3; Orléans, 5; P.-L.-M., 6; Midi, 3. Dans ces nombres sont compris les inspecteurs principaux.

(2) Le décret du 11 déc. 1901, instituant la Direction du contrôle commercial, a mis les commissaires de surveillance sous les ordres du directeur de ce service « en ce qui concerne le contrôle commercial », mais le décret du 11 mars 1902, instituant un service spécial de *contrôle du travail*, ne les a pas placés sous les ordres de l'ingénieur en chef chargé de la direction de ce contrôle.



qui doit être signalé au public de façon très apparente (1); ils doivent, en outre, être porteurs, quand ils « sont en service », d'une casquette à trois galons d'argent, qui permet de les distinguer « rapidement et facilement » (2), et au besoin d'une écharpe tricolore (3).

**579.** Les commissaires de surveillance administrative ont été institués par un arrêté du chef du pouvoir exécutif, en date du 29 juillet 1848, qui les a en même temps « placés sous la direction des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, pour les faits de l'exploitation technique, et sous la direction des inspecteurs de l'exploitation commerciale en ce qui concerne les attributions de ces derniers ».

D'après la loi du 27 février 1850 (art. 3), « ils ont pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire » et (art. 4) « sont, en cette qualité, sous la surveillance du procureur de la République », à qui ils « adressent directement leurs procès-verbaux ».

De ces textes et de l'article 51 du règlement de 1846-1901, il résulte :

1° Que les commissaires de surveillance administrative ont pour mission générale la surveillance de l'exploitation des chemins de fer;

2° Que ces fonctionnaires tiennent de la loi les pouvoirs d'officier de police judiciaire, mais simplement pour la constatation des crimes, délits et contraventions (de toute nature) commis dans l'enceinte des chemins de fer ou de leurs dépendances;

3° Que, pour l'exercice de leurs fonctions administratives, ils sont placés sous l'autorité des ingénieurs et inspecteurs du contrôle (L. 1850, Décr. 30 mai 1895), ainsi que du directeur du contrôle commercial pour ce qui concerne ce dernier (Décr. 11 déc. 1901);

4° Que, pour l'exercice de leurs pouvoirs d'officier de police judiciaire, ils sont sous la surveillance du procureur de la République, bien qu'ils ne soient pas auxiliaires de ce magistrat.

**580.** De nombreuses circulaires ont détaillé et précisé les attributions des commissaires de surveillance. On peut dire que d'une manière générale leur contrôle doit s'exercer sur toutes les parties du chemin de fer ou de ses dépendances, et sur tous les faits quelconques qui s'y produisent. Toutefois ils doivent veiller plus particulièrement

(1) Circ. min. 13 sept. 1900.

(2) Circ. min. 27 févr. 1903.

(3) Circ. min. 7 sept. 1850.

sur les points du service qui ont été signalés à leur attention par les instructions ministérielles (1) résumées ci-après :

— *Mesures de police* destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public : entrée, stationnement et circulation des voitures dans les cours; admission du public dans les salles d'attente et sur les quais;

— *Surveillance de la voie* : présence des agents; manœuvre des aiguilles et autres appareils; exécution des signaux; garde et éclairage des passages à niveau; éclairage des gares et de leurs abords;

— *Surveillance de la circulation* : mesures d'ordre concernant le matériel; composition, départ, circulation et arrivée des trains; présence des boîtes de secours, des machines de réserve et des wagons de secours, dans les trains ou dans les gares; tenue régulière des registres de retards; affichage des horaires des trains;

— *Surveillance de l'exploitation commerciale* : affichage des tarifs et perception des taxes; enregistrement et expédition des marchandises; tenue régulière des registres prescrits à cet effet;

— Observations des règlements concernant la *police sanitaire et rurale* : circulation des plants de vigne phylloxérés, désinfection des wagons, etc.;

— *Surveillance des services annexes* du chemin de fer : factage, camionnage, correspondance, réexpédition; buffets et autres industries autorisées dans les gares.

**581.** L'énumération qui précède n'est nullement limitative : les documents cités plus haut sont conçus dans des termes assez généraux pour établir que les commissaires de surveillance ont le droit et le devoir de surveiller l'exploitation jusque dans ses moindres détails. Les personnes qui ont une réclamation quelconque, d'ordre administratif, à formuler contre le chemin de fer, peuvent donc toujours s'adresser à ces fonctionnaires, sans préjudice de ce qui sera dit nos 591 et suivants, au sujet du livre des plaintes.

**582.** La mission de contrôle des commissaires de surveillance administrative n'est pas limitée à la gare dans laquelle chacun d'eux a sa résidence obligatoire : ils ont en outre une circonscription plus ou moins étendue en dehors de cette gare, et l'ensemble des circonscriptions des commissaires englobe la totalité des réseaux d'intérêt général français.]

---

(1) Notamment Circ. min. 15 févr. 1881.

Le public est renseigné sur la résidence du commissaire de surveillance au moyen d'avis apposés dans les gares « à côté de l'affiche concernant l'instruction des plaintes » (1) (V. n° 595).

A défaut de ces affiches les chefs de gare doivent, en tout cas, être en mesure de fournir l'indication utile : c'est un renseignement qu'ils sont tenus de donner à quiconque le leur demande.

On a, du reste, distingué par des caractères spéciaux, sur les cartes des pages 333 à 341, les noms des gares de résidence des commissaires de surveillance (2), mais, à cause de l'exiguïté du cadre, il n'a pas été possible d'indiquer les limites de leurs circonscriptions respectives.

**583.** L'une des plus importantes fonctions des commissaires de surveillance administrative consiste dans la constatation de tous les accidents survenus dans l'enceinte du chemin de fer ou de ses dépendances, même s'il s'agit d'accidents étrangers à l'exploitation.

Sans doute, les procès-verbaux ne sont pas communiqués à l'intéressé ou à ses ayants droit, mais ils sont toujours adressés au parquet, conformément à la loi de 1850 (V. n° 579), et, en cas de contestation entre le chemin de fer et la victime d'un accident au sujet de la responsabilité, ils peuvent fournir un élément fort important pour l'instruction de l'affaire (V. n° 548).

**584.** « Toutes les fois qu'il arrivera un accident de chemin de fer, » dit l'article 55 du règlement de 1846-1901, « il en sera fait immédiatement déclaration par la compagnie ou par ses agents, au commissaire de surveillance administrative de la circonscription. »

Les administrations sont donc tenues de déclarer sans tarder, au commissaire de surveillance intéressé, tous les accidents, quelles qu'en soient la nature et la gravité, qui se produisent dans leur exploitation. Bien que les infractions à cette prescription soient excessivement rares, il est prudent, de la part des victimes ou de leurs ayants droit, de s'assurer que la déclaration a bien été faite, et, à défaut, d'y pourvoir eux-mêmes.

Ils devront, dans ce but, s'adresser, autant que possible, oralement ou par lettre, au commissaire dans la circonscription duquel l'accident s'est produit, et à qui il appartient, par conséquent, de procéder à l'enquête administrative; mais s'adresseraient-ils, par erreur ou pour un simple motif de commodité, à un autre commissaire, celui-ci trans-

---

(1) Dép. min. 15 oct. 1901.

(2) Voir la note de la page 331.

mettrait leur lettre ou le procès-verbal de leur déposition à son collègue compétent.

Il est bon de remarquer toutefois que les commissaires de surveillance n'ont de pouvoirs judiciaires que sur le réseau auquel ils sont attachés; il faut donc éviter de saisir un commissaire attaché à un autre réseau que celui sur lequel s'est produit l'événement.

**585.** En tant qu'officiers de police judiciaire chargés de la constatation des « crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte du chemin de fer ou de ses dépendances », les commissaires de surveillance sont tenus de recevoir les rapports, dénonciations et plaintes relatifs aux infractions rentrant dans leurs attributions, et de consigner, « dans les procès-verbaux qu'ils rédigeront à cet effet, la nature et les circonstances des contraventions, le temps et le lieu où elles auront été commises, les preuves ou indices à la charge de ceux qui en seront présumés coupables » (1).

Les commissaires de surveillance administrative ont le pouvoir et le devoir de constater les infractions prévues : par le Code pénal (et commises dans l'enceinte du chemin de fer ou de ses dépendances); par les titres I et III de la loi du 15 juillet 1845 (V. n° 228); par l'ordonnance de 1846-1901 et les décisions de tout ordre prises pour son exécution (notamment les tarifs homologués); par la loi du 30 mars 1872 (V. n° 253); enfin, par toute autre disposition légale qui leur attribuerait pouvoir à cet effet.

Toute personne lésée par une infraction de la nature de celles qui viennent d'être énumérées a donc le droit de requérir le commissaire de surveillance en vue de la répression pénale de ladite infraction (2), indépendamment de toute réparation civile, cette dernière pouvant, d'autre part, être poursuivie par la voie et suivant les formes ordinaires. Le commissaire saisi par une plainte ou même par la simple dénonciation d'un tiers, ne peut éviter de saisir à son tour le procureur de la République. Il doit même, d'office, donner avis sur-le-champ à ce magistrat, conformément à l'article 29 du Code d'instruction criminelle, de tout crime ou délit dont il aurait acquis la connaissance dans l'exercice de ses fonctions.

---

(1) Voir C. d'instr. crim., art. 8, 11, 16, 29, etc.

(2) Les constatations de faits délictueux font, de la part des commissaires, l'objet de procès-verbaux qui sont visés pour timbre et enregistrés en débet : elles ne donnent lieu à aucuns frais pour le déclarant, mais celui-ci ne doit pas perdre de vue que toute dénonciation reconnue calomnieuse est un délit et expose son auteur à des peines correctionnelles (C. pén. art. 373).

**586.** Si le commissaire doit déférer aux réquisitions tendant à la constatation de faits délictueux, il n'en est pas de même des réquisitions qui peuvent lui être adressées, soit par les administrations, soit par les voyageurs, expéditeurs, destinataires ou toute autre personne, en vue de constater, dans un but d'intérêt privé, des faits dépourvus de tout caractère délictueux.

Aucun texte, sans doute, ne leur interdit de semblables constatations, mais aucun texte ne les leur prescrit : ils peuvent donc les refuser aussi bien au public qu'aux administrations de chemins de fer auprès desquelles ils sont placés, et aussi bien à celles-ci qu'à celui-là. Il y a lieu seulement de remarquer avec M. L. Lamy (1), que, les commissaires faisant « journallement des constatations de cette nature à la requête des compagnies, il semble qu'ils seraient mal venus à montrer moins de complaisance à l'égard du public ».

**587.** Les commissaires de surveillance se bornent, en tout cas, dans leurs certificats de constatation (2), auxquels on donne quelquefois très improprement le nom de procès-verbaux (V. n° 590), à transcrire les déclarations des parties en cause, celles des témoins, s'il y a lieu, et à énoncer, sans commentaires ni appréciations d'aucune sorte, les faits matériels qu'ils ont pu vérifier eux-mêmes.

La nécessité de procéder ainsi leur a été rappelée dans une circulaire du directeur du contrôle commercial, en date du 21 avril 1905, dont le texte a été publié, en juin de la même année, par le *Bulletin de la Société amicale des commissaires de surveillance administrative*.

**588.** Il est bien évident que les certificats de constatation ne doivent porter que sur des faits dont il peut légalement être donné connaissance au requérant.

Ainsi, il pourra être délivré à une compagnie ou à un particulier un

---

(1) *Op. cit.* (*supra*, 101, p. 46, note 2), p. 429.

(2) A l'inverse des procès-verbaux de *contravention*, dont il a été parlé dans une note précédente, les certificats ou procès-verbaux de *constatation* délivrés, soit aux administrations de chemins de fer, soit à de simples particuliers, en témoignage de faits n'ayant aucun caractère délictueux, doivent être toujours établis sur papier timbré (L. 13 brumaire an VII, art. 12) et ne peuvent recevoir la formalité de l'enregistrement qu'*au comptant*, c'est-à-dire contre paiement des droits; mais il est douteux qu'on puisse les considérer comme « actes publics » tombant sous le coup des articles 20 et 34 de la loi du 22 frimaire an VII (enregistrement dans les quatre jours à peine de nullité et d'une amende de 25 francs, plus un double droit, contre l'auteur, qui est en outre responsable de la nullité envers la partie) : ils ne seraient donc assujettis à l'enregistrement que lorsqu'ils sont produits en justice (L. 22 frimaire, art. 23).

extrait certifié conforme de ses propres livres ou écritures, mais le commissaire de surveillance ne pourra pas plus délivrer à un particulier un extrait des livres de la compagnie qu'il ne délivrerait à celle-ci un extrait des livres d'un particulier.

589. D'autre part, lorsque des intérêts opposés sont en jeu, les commissaires de surveillance appellent autant que possible à leurs constatations les deux parties. S'ils se contentaient de la présence du requérant, la valeur de leur certificat se trouverait naturellement très amoindrie par le caractère unilatéral des déclarations rapportées.

590. D'ailleurs, d'une manière générale, les certificats de constatation n'ont qu'une valeur de témoignage : un témoignage de premier ordre, sans doute, mais un témoignage qui pourra par conséquent être infirmé par d'autres et ne sera opposable aux parties que dans les cas où la preuve testimoniale sera elle-même admissible.

Il y a lieu de remarquer, en effet, que les pouvoirs d'officier de police judiciaire dévolus aux commissaires de surveillance ne sont pas généraux, mais au contraire très explicitement restreints à la constatation des crimes, délits et contraventions : les certificats qu'ils délivrent pour constater des faits dépourvus de tout caractère délictueux ne sont donc pas dressés par eux en leur qualité d'officiers de police judiciaire; ces pièces ne sont pas de véritables procès-verbaux, au sens juridique du mot, et elles n'ont aucune valeur particulière autre que celle qui peut s'attacher à l'honorabilité reconnue de leur auteur.

*A fortiori* serait-on fondé à discuter la valeur des appréciations qu'un commissaire de surveillance aurait pu se laisser aller à émettre dans de tels certificats, ou encore celles de ses constatations qui excéderaient ce qu'il a pu vérifier par lui-même (1).

C'est pourquoi, lorsqu'il s'agit d'un litige d'ordre purement civil ou commercial, les tribunaux ne sont aucunement liés par les certificats et constatations délivrés aux parties par les commissaires de surveillance administrative : il leur appartient au contraire de s'enquérir, dans chaque cas, de la valeur qui doit leur être attribuée, et même de la réalité des faits qui y sont énoncés.

---

(1) Les procès-verbaux de contravention eux-mêmes ne font foi que des faits rapportés comme étant tombés sous les sens de l'agent verbalisateur : ce qu'il a vu, ce qu'on lui a dit, etc. — Voir, dans ce sens, COTELLE, *op. cit.* (*supra*, 531, p. 367, note 3), p. 71.

## § 2. — Le registre des réclamations.

**591.** Documents légaux concernant le registre des réclamations. — **592.** Ce registre ne peut être juridiquement exigé que par les « voyageurs, expéditeurs ou destinataires ». — **593.** Il a un caractère public. — **594.** Nécessité d'en connaître l'usage. — **595.** Fonctionnement du registre de réclamations. — **596.** Extension apportée par le ministre aux droits du public en ce qui concerne ce registre. — **597.** Énumération des réclamations qui peuvent utilement y figurer; procédure de l'instruction. — **598.** Les plaintes saisissent exclusivement l'administration du contrôle, mais non la compagnie intéressée. — **599.** Elles ne peuvent faire preuve contre cette dernière. — **600.** Résumé de ce qui précède.

**591.** Aux termes de l'article 72 du règlement de 1846-1901, il doit être « tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à former, soit contre la compagnie, soit contre ses agents ». Ce registre doit, en outre, être « présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle ».

Dès qu'une plainte y est inscrite, ajoute le même article, « le chef de gare devra en envoyer copie au commissaire de surveillance administrative de la circonscription ».

Enfin, d'après l'article suivant, le registre des réclamations est parmi ceux qui doivent être cotés et paraphés par le commissaire de surveillance.

On a donc de sérieuses garanties que tout ce qui y sera porté tombera sous les yeux du représentant du chemin de fer (le chef de gare) et du représentant du service du contrôle de l'État (le commissaire de surveillance); il importe d'en connaître exactement l'usage pour pouvoir s'en servir avec discernement.

**592.** Ainsi qu'il a été établi dans l'étude comparative sur les modifications apportées par le décret de 1901 à l'ordonnance de 1846 (1), on doit noter tout d'abord que le registre de réclamations prescrit par l'article 72 précité, ne peut être exigé que par les « voyageurs, expéditeurs ou destinataires » : cela ressort du texte même, qui ne comporte aucune extension au delà des termes auxquels s'est arrêté le rédacteur du décret de 1901.

**593.** Il a été indiqué dans la même étude comparative (2), que le grand nombre de personnes appelées à prendre connaissance du

(1) *Op. cit.* (*supra*, 169, p. 87, note 3, *in fine*) p. 127.

(2) *Ibid.*, p. 129.

registre des réclamations paraît donner à ce livre un caractère de publicité suffisant pour permettre de poursuivre correctionnellement celui qui inscrirait dans sa plainte des paroles injurieuses ou obscènes. On peut ajouter également ce qui a déjà été dit, n° 585 (page 402, note 2) au sujet des dénonciations calomnieuses.

594. Ces remarques préliminaires faites, on va examiner quel est exactement le but du registre des réclamations, et quels résultats les particuliers sont en droit d'attendre des plaintes, vœux, demandes ou observations qu'ils y inscrivent. Cette connaissance est nécessaire pour éviter des démarches inutiles, nuisibles même quelquefois à la solution amiable des affaires.

595. Un avis, qui, conformément à des circulaires du 22 septembre 1899 et du 31 août 1907, doit être apposé dans toutes les gares et reproduit en tête des registres de réclamations, renseigne de la manière suivante sur l'usage de ces registres :

*« Avis au public »*

« Dans chaque gare, un registre est mis à la disposition du public :

« 1° Pour recevoir ses plaintes ou ses observations;

« 2° Pour l'aviser des suites administratives qu'elles ont reçues.

« Dès que l'instruction est terminée, et au plus tard dans le délai d'un mois, le résultat de l'enquête faite par le service du contrôle de l'État est inscrit sur le registre, en regard de chaque plainte ou observation.

« La plainte peut être inscrite sur le registre d'une gare quelconque du réseau français, au choix du plaignant.

« Celui-ci trouvera, sur le même registre, dans le délai ci-dessus indiqué, la mention du résultat de l'enquête faite par le service du contrôle. De plus, lorsqu'il aura laissé son adresse et l'indication de la gare qui dessert son domicile, le résultat sera transcrit sur le registre de cette gare.

« Si la plainte soulève une question d'indemnité, le plaignant devra, en outre, l'adresser directement à la compagnie, l'Administration n'ayant pas compétence pour trancher les questions de cette nature, qui, à défaut d'entente amiable avec les compagnies, relèvent exclusivement des tribunaux. »

596. On voit par cet avis que l'Administration des travaux publics entend développer largement, du moins dans un certain sens, les avantages que l'article 72 du règlement de 1846-1901 offrait aux « voyageurs, expéditeurs ou destinataires ».

En premier lieu, il n'est plus ici question que du public, et celui-ci



pourra déposer ses plaintes « dans une gare quelconque du réseau français » à son choix. Donc, en admettant que l'usage des registres dont il s'agit soit réservé aux seuls voyageurs, expéditeurs ou destinataires, on ne pourra exiger d'eux, à cet égard, aucune justification.

En second lieu, l'article 72 du règlement offrait simplement un registre pour recevoir les réclamations, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. L'avis dit beaucoup plus : le registre est destiné à recevoir « les plaintes du public ou ses observations » sans aucune restriction; il servira en outre à aviser le plaignant de la « suite administrative » que sa plainte aura reçue; cette communication lui sera faite tant sur le registre où la plainte aura été inscrite, que, s'il a « laissé son adresse et l'indication de la gare qui dessert son domicile », sur celui de cette dernière gare.

Mais c'est là tout l'usage, le seul usage qu'on puisse faire utilement dudit registre, qui, en s'en tenant à l'article 72 du règlement de 1846-1901 (V. n° 591) devrait s'appeler « registre des réclamations », et que, dans la pratique, on désigne beaucoup plus communément et plus justement sous le nom de « livre des plaintes ».

**597.** Toute réclamation ayant un caractère exclusivement administratif sera utilement inscrite sur ces livres. Retards de trains, de bagages ou de marchandises; correspondances manquées; défaut de place dans les trains; excédent de voyageurs dans les compartiments; sommes indûment perçues sur les billets de place ou les expéditions; impolitesse des employés; mauvaise installation, organisation, exécution d'un service de distribution de billets, de bagages, de consigne, d'expéditions ou d'arrivages; malpropreté des bâtiments, des avenues, des quais, des wagons, etc., etc..., peuvent faire l'objet d'une plainte, à condition qu'on ne désire provoquer qu'une sanction administrative : punition de l'agent coupable et amélioration du service sur les points signalés.

Le livre des plaintes est en effet destiné uniquement à saisir le service du contrôle; l'administration du chemin de fer en est simplement gardienne, et lorsqu'elle a envoyé au commissaire de surveillance administrative une copie de la plainte déposée, son rôle est terminé. Le commissaire de surveillance instruit l'affaire au premier degré; puis il transmet une copie de la plainte, avec son rapport, à celui de ses supérieurs qui est compétent, conformément aux distinctions ci-après indiquées.

*Contrôle de la voie et des bâtiments* : demande d'installations nouvelles ou de modifications aux installations déjà existantes (gares, haltes, passages à niveau, water-closets, fossés, etc.).

*Contrôle de l'exploitation technique* : modification du régime des passages à niveau publics ou particuliers; service des trains, aménagement et entretien des voitures, et, d'une manière générale, tout ce qui concerne l'exploitation, à l'exclusion des questions commerciales ou de tarifs; plaintes contre les agents de la compagnie, gardes-barrières, facteurs, etc.

*Contrôle de l'exploitation commerciale* : demandes d'installations nouvelles ou de modifications aux installations déjà existantes, mais seulement en ce qui peut intéresser le service commercial; plaintes contre les agents au point de vue du même service; modification et application des tarifs; avaries, pertes, retards, erreurs de taxes, etc.

Après instruction et avis de l'ingénieur ou de l'inspecteur, l'ingénieur en chef ou le contrôleur général arrête les termes de la mention qui sera inscrite en regard de la plainte comme suite administrative. Toutefois, s'il s'agit d'une question de principe, le ministre lui-même est appelé à en décider.

**598.** L'administration de chemin de fer intéressée n'a jamais à intervenir *proprio motu* dans l'instruction à laquelle une plainte donne lieu. Elle pourra être appelée par le contrôle à fournir à celui-ci des renseignements ou des explications au sujet des faits qui ont motivé la plainte, mais elle ne sera à aucun moment saisie officiellement de la réclamation par l'inscription qui en a été faite sur le livre de la gare. C'est pourquoi le paragraphe final de l'avis ci-dessus reproduit, paragraphe qui a été ajouté audit avis par la circulaire de 1907, a soin de prévenir les intéressés que « si la plainte soulève une question d'indemnité, le plaignant devra, en outre, l'adresser directement à la compagnie ».

Lorsqu'une réclamation a exclusivement pour but une question d'indemnité, il vaut même mieux ne pas l'inscrire sur le livre de plaintes et essayer de s'entendre directement avec l'administration du chemin de fer. L'entente sera plus facile si le service du contrôle n'a pas à intervenir au point de vue des sanctions disciplinaires.

**599.** Après ce qui vient d'être expliqué on comprendra que l'inscription d'une plainte sur le registre ne peut, en aucun cas, former preuve contre le chemin de fer.

Ainsi, se tromperait fort le voyageur qui croirait avoir assuré son droit à une indemnité en inscrivant sur le registre des plaintes ce qui suit :

« Je soussigné X..., demeurant à..., constate que la lampe du compartiment dans lequel j'ai voyagé de Belley à Pressins (train arrivant

à 9<sup>h</sup> 30 du soir, voiture de 3<sup>e</sup> classe Cf 8 845, compartiment n<sup>o</sup> 2) suintait, et que mon vêtement, qui a été tout taché, peut être considéré comme perdu. Je demande une indemnité de 100 francs. »

Cette déclaration, émanant du plaignant seul, n'engage évidemment pas l'administration du chemin de fer, et celle-ci pourra toujours contester le bien fondé de la plainte.

D'ailleurs, ainsi qu'on l'a dit dans le numéro précédent, cette administration ne sera pas juridiquement saisie de la réclamation par son inscription sur le registre; quant au service du contrôle de l'État, il devra, conformément à une circulaire ministérielle du 20 juillet 1910, se borner à « constater la matérialité des faits » et à « mentionner sur la suite qu'il a paru y avoir lieu de donner à l'affaire au point de vue administratif ».

**600.** En résumé, les réclamations que l'on entend adresser à l'administration du chemin de fer doivent être directement envoyées à cette administration elle-même, suivant les formes qui ont été indiquées dans la section du présent chapitre consacrée aux réclamations amiables. Quant au livre des plaintes, coté et paraphé par le commissaire de surveillance, il est exclusivement réservé aux communications que le plaignant entend faire au service du contrôle de l'État, ou à son chef suprême, le ministre des travaux publics : les mentions et inscriptions qui y sont portées n'ont, au point de vue de la solution des litiges, aucun effet direct.

### SECTION III

#### *Actions judiciaires.*

**601.** Quelques difficultés en ce qui concerne l'application aux chemins de fer des règles ordinaires de la procédure viennent de la grande étendue et du morcellement des exploitations. — **602.** Historique de la jurisprudence relative aux divers domiciles juridiques d'un même exploitant. — **603.** Tribunaux compétents en matière purement personnelle et non commerciale. — **604.** Tribunaux compétents en matière commerciale. — **605.** Tribunaux compétents lorsque l'action se fonde sur un délit. — **606.** Observation sur l'exception d'incompétence. — **607.** Des personnes à qui doivent être remises les assignations. — **608.** Les agents de chemins de fer peuvent être témoins dans les affaires intéressant l'administration à laquelle ils appartiennent. — **609.** Rappel de chapitres précédents en ce qui concerne l'extinction du droit d'action. — **610.** Les réclamations amiables n'interrompent pas la prescription.

**601.** Il n'y aura que peu de chose à ajouter à ce qui a été dit dans le chapitre IV de la première partie, n<sup>os</sup> 114 à 160, au sujet des règles

concernant la procédure à suivre et les prescriptions applicables en cas de litige né du contrat de transport ou en dehors de ce contrat. La législation spéciale aux voies ferrées ne contient en effet absolument rien sous ce rapport, et, par suite, si l'on rencontre, en pareille matière, quelques difficultés qu'on ne trouve pas ailleurs, elles sont uniquement dues aux conditions tout à fait particulières dans lesquelles s'exerce l'industrie des chemins de fer, et notamment à l'extrême étendue qu'occupe une même exploitation.

Tandis que d'importantes sociétés possèdent une, deux, trois maisons ou usines, tout au plus, qui suffisent à l'activité de leur industrie ou de leur commerce, tandis qu'un voiturier ordinaire possède quelques établissements et relais entre lesquels ses voitures, en petit nombre, empruntent des chemins publics ouverts à tous, les administrations des grands réseaux ont des centaines, des milliers même, de gares ouvertes aux divers services; leurs trains, composés de véhicules en nombre souvent considérable, circulent sur des chemins qui, s'ils n'appartiennent pas au concessionnaire, sont, en tout cas, absolument réservés à son exploitation; l'organisation même de celle-ci subit forcément un morcellement, une décentralisation, qu'on ne peut rencontrer ailleurs que dans les grandes administrations de l'État.

Les exploitations de chemins de fer sont cependant toutes des administrations privées (ou considérées comme telles pour ce qui concerne le réseau d'État); leur but, essentiellement commercial, est d'intérêt privé, et elles se réclament devant les tribunaux de textes applicables à l'industrie privée.

**602.** Ainsi, par exemple, des compagnies de chemins de fer ont soutenu que, par application des articles 102 du Code civil et 59 du Code de procédure civile (V. n° 131), les actions personnelles dirigées contre elles devant les tribunaux civils devaient être exclusivement portées, soit devant le tribunal de leur siège social, soit devant le tribunal de leur principal établissement (lequel se confond le plus souvent avec celui du siège social).

La jurisprudence s'était, à l'origine, prononcée dans ce sens, non sans grand dommage pour les voyageurs, expéditeurs et destinataires, obligés, dans bien des cas, de plaider devant des tribunaux fort éloignés de leur domicile, et même du lieu où s'étaient déroulés les faits litigieux; mais la Cour de cassation admit, en 1857, des solutions plus libérales :

« Suivant l'article 102 du Code civil » disait-elle, « le domicile de tout Français est au lieu où il a son principal établissement. Si, aux termes de

l'article 69, § 6, du Code de procédure civile les sociétés de commerce doivent être assignées en leur maison sociale, considérée comme étant le lieu de leur établissement principal, une même société peut avoir plusieurs maisons situées en divers lieux, réunissant les conditions d'un tel établissement, et, par conséquent, avoir plusieurs domiciles. Notamment, le Code de commerce suppose qu'il peut en être ainsi, lorsqu'il exige que les publications prescrites par les articles 42 et 43 soient remplies auprès du tribunal de commerce de chacun des arrondissements dans lesquels aura son siège l'une des maisons appartenant à la même société (1). »

Peu à peu cette jurisprudence s'était affirmée, à tel point que M. Sarrut pouvait écrire en 1874 (2) :

« La question est aujourd'hui résolue. Une compagnie a son domicile partout où elle a une gare suffisamment importante pour qu'on puisse considérer cette gare comme établissement principal. C'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient d'apprécier souverainement si telle gare présente, ou non, le caractère d'un établissement principal de la compagnie. »

Mais, dès 1875, une première restriction était apportée à ce principe, si commode cependant et si avantageux au point de vue de la rapide solution des affaires; dans un arrêt du 15 novembre, la Cour de cassation fit connaître qu'elle ne laisserait plus aux tribunaux l'appréciation souveraine des circonstances susceptibles de faire d'une gare la succursale du siège social d'une compagnie de chemins de fer :

« Attendu que l'arrêt attaqué (3) n'a pas suffisamment précisé les circonstances qui auraient transformé la gare de Gray en une véritable succursale, ce qui ne permet de reconnaître, *ni en fait ni en droit*, si le chef de cette gare avait pouvoir de répondre aux actes d'exécution forcée dirigés contre la compagnie et de recevoir copie des commandements la concernant;

« Qu'en cet état des faits, l'arrêt attaqué, en déclarant valable le commandement dont il s'agit, n'a pas donné de base juridique à sa décision (4). »

Quelques années plus tard, nouvelle restriction, et bien plus importante, dans un arrêt décidant que :

« Si les sociétés, notamment les compagnies de chemins de fer, ayant plusieurs maisons ou succursales, peuvent être assignées à ces succursales, c'est à la condition essentielle que ce soit pour actions nées des opérations de ces succursales (5). »

(1) Cass. civ. 4 mars 1857 (Ch. de fer du Midi c. Parage).

(2) *Op. cit.* (*supra*, 110, p. 50, note 1), n° 813.

(3) Cour de Besançon, 14 nov. 1873.

(4) Cass. civ. 15 nov. 1875 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Durand).

(5) Cass. civ. 3 févr. 1885 (Ch. de fer de l'Ouest c. Vautier).

Enfin, la jurisprudence paraît aujourd'hui se fixer avec une certaine fermeté dans le sens qui va être indiqué.

**603.** Lorsque l'article 420 du Code de procédure civile (V. n° 132) n'est pas applicable (soit que l'action, purement personnelle, prenne sa base uniquement sur un quasi-délit, soit que l'existence du contrat soit sérieusement contestée) et que l'on ne peut, par conséquent, assigner le défendeur qu'à son domicile, une administration de chemin de fer peut être valablement citée, non seulement devant le tribunal de son siège social (1), mais encore devant le tribunal (civil ou de commerce) qui réunit les trois conditions suivantes :

1° Le fait générateur du litige s'est produit dans sa circonscription judiciaire;

2° Cette circonscription comprend en outre une gare susceptible, à raison de son importance, d'être considérée comme une succursale de l'administration en cause;

3° Il y a relation, au moins indirecte, entre le fait générateur du litige et les opérations de la gare considérée comme succursale.

Ainsi, le tribunal civil d'Angoulême a pu être saisi de l'action en responsabilité intentée à raison d'un accident dû à la chute d'un bâtiment de la gare de Vars (Charente) :

« Attendu que la gare d'Angoulême, à raison de son importance, peut être considérée comme une succursale de la compagnie d'Orléans; que Vars se trouve dans l'arrondissement judiciaire dont Angoulême est le chef-lieu; que le hangar écroulé dans la gare de Vars avait été construit par la compagnie dans les conditions les plus défectueuses, et que la surveillance des bâtiments de cette gare incombait à des agents de la compagnie en résidence à Angoulême (2). »

De même, l'action en dommages-intérêts relative à un accident survenu entre Le Mans et Laval a pu être valablement portée devant le tribunal de commerce du Mans :

« Attendu que la gare du Mans possède tous les éléments indispensables, soit par son importance, soit comme centre d'affaires, soit comme point de jonction des lignes, pour être déclarée succursale de la compagnie de l'Ouest, dont le siège social est à Paris, et que l'accident pour réparation duquel

---

(1) D'après une dépêche ministérielle du 3 mars 1909, qui a été rendue publique (*Bulletin des Transports*, 1909, p. 54), c'est l'administration du réseau de l'État qui doit suivre toutes les affaires du réseau de l'Ouest, avant ou après rachat, et toutes significations concernant le réseau de l'État (ancien ou racheté) peuvent être faites à Paris, 20, rue de Rome, au siège de la Direction dudit réseau.

(2) Cass. req. 15 avril 1893 (Ch. de fer d'Orléans c. Bénéteau).

Landeau formule une demande de dommages-intérêts est arrivé sur la ligne du Mans à Laval, dans le champ d'action de la gare du Mans et dans l'arrondissement judiciaire dont Le Mans est le chef-lieu (1) .»

Mais, par contre, le tribunal de Pontoise était incompétent pour un accident survenu à la halte de Santeuil (Seine-et-Oise) :

« Si l'accident relaté au jugement entrepris s'était produit à Pontoise, où la compagnie appelante ne dénie pas avoir une succursale importante, ou dans une des gares ou haltes de l'arrondissement de Pontoise administrées par les agents que la compagnie reconnaît aussi avoir chargés, dans cette ville, de la représenter et de défendre ses intérêts, le tribunal de commerce de Pontoise eût été certainement compétent pour connaître de l'action exercée contre la compagnie par l'intimé;

« Mais tel n'est pas le cas, dans l'espèce soumise à la cour; la halte de Santeuil, où s'est passé le fait, bien que située dans l'arrondissement de Pontoise, ne dépend en quoi que ce soit de la gare de cette ville; elle n'est pas de son ressort et échappe à tout contrôle, ainsi qu'à toute surveillance de la part des agents de celle-ci; c'est donc à tort que les premiers juges (2) se sont déclarés compétents pour connaître de la demande de l'intimé (3). »

**604.** Lorsque l'article 420 du Code de procédure civile est applicable, les règles, en ce qui concerne le tribunal du « domicile », devant lequel peut toujours être assigné le défendeur, sont les mêmes que ci-dessus.

Mais, suivant ce qui a été dit n° 132, on doit admettre avec M. Picard (4), qu'en outre du tribunal du domicile, sont également compétents :

« Le tribunal du point d'expédition : 1° pour les contestations entre l'expéditeur et la compagnie; 2° pour les contestations entre le destinataire et la compagnie, si l'expédition a eu lieu franco;

« Le tribunal du point de destination, pour les contestations entre la compagnie et l'expéditeur ou le destinataire, si l'expédition a été faite en port dû. »

Plus simplement, on dira que, sauf quelques cas tout à fait spéciaux, les voyageurs, expéditeurs et destinataires peuvent à leur choix porter l'action fondée sur le contrat de transport devant le tribunal du domicile (tel qu'il a été défini dans le numéro précédent), devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve la gare de départ, ou enfin devant

(1) Trib. com. Le Mans, 10 févr. 1903 (Landeau c. Ch. de fer de l'Ouest). Confirmé par cour d'Angers, 30 mai 1903.

(2) Trib. com. Pontoise, 30 juil. 1901.

(3) Cour de Paris, 30 janv. 1904 (Ch. de fer de l'Ouest c. Héret).

(4) *Loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 899.

le tribunal dans le ressort duquel se trouve la gare d'arrivée. Cette thèse, qu'on pourrait appuyer d'arguments de valeur, est implicitement consacrée par un arrêt de la chambre civile dans lequel on lit ce qui suit :

« Il résulte des constatations de l'arrêt attaqué (1) que la demande à raison de laquelle Garreau a fait assigner la compagnie d'Orléans devant le tribunal de commerce de Nantes avait pour cause une expédition qu'il se proposait de faire de Saint-Étienne-de-Mont-Luc à Saint-Nazaire;

« L'expédition litigieuse était étrangère à la gare de Nantes; il n'importe que le wagon-écurie réclamé par Garreau dut provenir de ladite gare; elle n'était, en effet, ni le point de départ, ni le point d'arrivée, lesquels se trouvaient l'un et l'autre dans une autre circonscription judiciaire;

« Dans ces circonstances, en déclarant le tribunal de commerce de Nantes compétent pour statuer sur la demande de Garreau, l'arrêt attaqué a faussement appliqué, par suite violé l'article 69, § 6 (C. proc. civ.), ci-dessus visé (2). »

On pourrait citer à l'appui de la même opinion un arrêt plus récent encore, de la chambre des requêtes, qui s'exprime ainsi :

« Les sociétés de commerce peuvent être assignées devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve une de leurs succursales, quand cette succursale a été le point de départ ou le point d'arrivée des marchandises qu'elles avaient mission de transporter » (3).

Toutefois, on ne saurait considérer le principe comme définitivement posé par cette décision; il s'agissait, en effet, d'une contestation entre le destinataire et le transporteur au sujet d'une expédition en port dû (ayant emprunté successivement la voie de terre et la voie de mer); et le tribunal dont la compétence était discutée « avait été valablement saisi », dit la Cour de cassation, « comme tribunal du lieu où le paiement de l'ensemble des frais de transport devait être effectué ».

**605.** Enfin, si l'action se fonde sur un fait susceptible de recevoir des sanctions pénales, on ne perdra pas de vue que le demandeur en dommages-intérêts peut valablement saisir, soit le tribunal du domicile du défendeur, suivant les règles indiquées n° 603, soit les tribunaux de répression, dans les conditions qu'on a fait connaître nos 128 et 129.

**606.** Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici une règle qui, bien que de droit commun, est tout particulièrement importante lorsque le

---

(1) Cour de Rennes, 8 juin 1897.

(2) Cass. civ. 27 juin 1899 (Ch. de fer d'Orléans c. Garreau).

(3) Cass. req. 29 mars 1909 (Compagnie de navigation mixte c. Gourlet).



litige s'élève entre un particulier et une administration de chemin de fer : c'est que si le renvoi pour incompétence *ratione materiæ* peut être demandé en tout état de cause et doit même être prononcé d'office par le juge (1) l'exception d'incompétence pour tout autre motif ne peut être proposée que « préalablement à toutes autres exceptions et défenses » (2).

**607.** Aux termes de l'article 69 du Code de procédure civile, les assignations doivent être remises aux sociétés commerciales « en leur maison sociale ».

Quel que soit le tribunal qui sera saisi, on peut donc, on devrait même, en principe, remettre toutes les assignations destinées à une compagnie de chemins de fer, au siège même de cette compagnie, en la personne de son directeur. Mais si la jurisprudence admet que les administrations de chemins de fer soient considérées comme ayant un domicile dans certaines gares, pour les affaires se rattachant par quelque point au service de ces gares, elle admet aussi que les assignations et notifications peuvent valablement être remises, pour les mêmes affaires et dans les mêmes gares, au chef de gare.

Le principe ainsi formulé est peut-être un peu étroit, et dans de nombreux cas sans doute, les administrations ne plaideraient pas la nullité des significations qui leur seraient faites autrement; mais en pareille matière on ne saurait être trop prudent, et mieux vaut avancer quelques frais de plus, que de s'exposer à succomber dans son action faute d'avoir observé les formes légales.

**608.** L'article 283 du Code de procédure civile prévoit, parmi les causes de reproche permettant d'écarter un témoin, le fait d'être serviteur ou domestique de l'une des parties en cause.

La question a été longtemps controversée, de savoir si cette disposition pouvait être appliquée aux agents des chemins de fer en ce qui concerne l'administration de laquelle ils dépendent; elle est aujourd'hui formellement résolue dans le sens de la négative (3). Les agents du chemin de fer ne sont donc pas reprochables à raison de leur seule qualité; mais ils pourraient l'être, évidemment, s'ils se trouvaient dans quelqu'un des autres cas prévus par l'article 283. En outre, l'énumération de cet article n'est pas limitative, mais seulement énonciative, et une jurisprudence constante permet au juge d'admettre

(1) C. proc. civ., art. 170 et 424.

(2) C. proc. civ., art. 169 et 424.

(3) Cass. civ. 22 févr. 1897 (Ch. de fer de l'État c. Forget).

d'autres causes de reproche : si le témoin avait, par exemple, à raison de sa situation ou de son emploi, un intérêt personnel à masquer la vérité (1).

**609.** Tout ce qui a été dit dans le chapitre IV de la première partie, nos 134 à 160, au sujet de l'extinction des actions par la prescription ou par la livraison et le paiement, s'applique aux chemins de fer aussi bien qu'à tous autres voituriers ou entrepreneurs de transports : on se reportera donc, pour ces questions, aux numéros précités.

**610.** On rappellera toutefois, que si parmi les causes d'interruption de la prescription figure la reconnaissance du droit du réclamant, reconnaissance qui n'est du reste assujettie à aucune forme particulière et qui peut être expresse ou tacite (V. n° 134), on ne peut considérer comme telle une réclamation amiable, alors même que l'administration à qui elle a été adressée en aurait accusé réception.

« Le simple accusé de réception d'un envoi de titres de transport et d'une lettre les accompagnant n'implique pas, ainsi que l'exige l'article 2248 du Code civil, la reconnaissance du droit d'un destinataire à une indemnité et, par suite, ne peut constituer un acte interruptif de prescription » (2).

---

(1) Voir dans ce sens, Trib. com. Lyon, 1<sup>er</sup> juin 1939 (Desmeure c. Ch. de fer de l'Est de Lyon).

(2) Cass. civ. 9 déc. 1901 (Ch. de fer d'Orléans c. Jonquières).

---

# TROISIÈME PARTIE

## LES TARIFS ET LEUR APPLICATION

---

### CHAPITRE PREMIER

#### CLASSIFICATION ET PUBLICATION DES TARIFS

---

##### SECTION PREMIÈRE

##### *Classification des tarifs d'après le mode et l'étendue de leur application.*

611. Les tarifs des chemins de fer sont des « types de contrats ». — 612. Distinction entre le tarif *du cahier des charges* (dit aussi légal ou maximum) et les tarifs d'*application*. — 613. Tarifs *généraux* et tarifs *spéciaux*. — 614. Un tarif n'est « spécial » que si certaines de ses conditions rendent l'acceptation de l'expéditeur nécessaire. — 615. Un tarif n'est « général » et, comme tel, applicable d'office, que si aucune de ses conditions ne rend l'acceptation de l'expéditeur nécessaire. — 616. La distinction à faire entre les tarifs généraux et les tarifs spéciaux ne dépend pas du quantum des prix de transport stipulés par ces tarifs. — 617. Tarifs *intérieurs* et tarifs *communs*. — 618. Remarque sur ce qu'on entend par trafic intérieur et trafic direct. — 619. Tarifs communs *internationaux*. — 620. Tarifs communs concertés avec des administrations autres que des chemins de fer. — 621. Les tarifs communs ne sont pas nécessairement des tarifs spéciaux. — 622. Tarifs d'*importation* (ou de pénétration), d'*exportation* et de *transit*. — 623. Observations sur certains reproches adressés aux tarifs d'importation et d'exportation. — 624. Observation sur les tarifs de transit.

611. Il semble puéril de vouloir définir les tarifs. Chacun sait qu'un tarif est le tableau des prix qu'un commerce, une industrie, une administration, se proposent de percevoir pour telles ou telles marchandises, tels ou tels services, telles ou telles formalités, qui font l'objet de son exploitation.

Il en est de même sur les chemins de fer. Mais un prix de transport ne saurait être assimilé à un prix de vente quelconque, dépendant seulement de la valeur commerciale de la marchandise vendue; il y a

lieu de tenir compte de la distance à parcourir, du temps qui sera alloué pour effectuer l'opération, du poids et du volume de l'objet transporté, souvent de sa nature et de sa valeur, d'une foule de circonstances enfin, susceptibles de modifier les obligations et avantages réciproques que le contrat à intervenir offrira à l'expéditeur et au voiturier. Aussi les tarifs des chemins de fer comportent-ils non seulement des collections de prix, mais encore des conditions, toujours détaillées et très précises, qui en sont inséparables. Même, la stipulation d'un prix en argent n'apparaît pas comme nécessaire à l'existence d'un tarif : la rémunération du transport peut se trouver ailleurs, et l'on verra en effet certains tarifs qui ne comportent aucune stipulation de prix.

Si l'on se rappelle, en outre, que les tarifs, dûment homologués, deviennent la loi des transports par chemin de fer, et que les administrations, tenues, aussi bien que le public, de s'y conformer, ne peuvent contracter valablement dans d'autres conditions que celles qui y sont prévues, on sera amené à conclure avec M. Colson, comme on l'a déjà fait n° 197, que les tarifs sont les « *types de contrats* » seuls autorisés pour les transports sur les réseaux de voies ferrées auxquels ils s'appliquent.

Telle est la définition juridique qu'on peut donner des tarifs de chemins de fer; elle est moins éloignée qu'il ne semble du sens étymologique du mot « tarif », qu'on retrouve en allemand (*tarif*), en anglais (*tariff*), en espagnol (*tarifa*), en italien (*tariffa*), etc., mais qui appartient en réalité à la langue arabe, et dont le sens propre est « annonce, publication, action de faire connaître » (1).

Dans le langage vulgaire, l'expression « tarif » prend une signification beaucoup plus restreinte; l'idée de publication n'en a pas complètement disparu, puisqu'il s'agit d'un tableau, rendu public, de prix à percevoir; mais c'est la notion de « prix à percevoir » qui est prépondérante, et l'on admettrait même qu'un tarif pût demeurer secret, pourvu qu'il fût arrêté d'avance de manière invariable, ou imposé par l'autorité supérieure.

Sur les chemins de fer on se rapproche au contraire du sens étymologique; l'idée de publication est aussi essentielle que celle de fixation préalable, et, quant à l'idée de prix, elle devient accessoire : le terme « tarif » désigne les *types de contrats* qui, ayant été dûment approuvés et publiés, sont obligatoires à l'exclusion de tous autres.

---

(1) *Ta'rif* est le nom d'action de la forme verbale *a'rraf*, dont le sens est « faire connaître, informer, annoncer, publier ». Cette forme dérive du verbe primitif *a'raf*, qui signifie « connaître, savoir ». (Renseignements dus à l'obligeance de M. EL Koubi, professeur d'arabe à l'école des hautes études commerciales.)

**612.** On a parlé, n° 261 et suivants, du *tarif du cahier des charges*, dit aussi *tarif légal* et *tarif maximum*. C'est, en quelque sorte, un tarif théorique, servant seulement à s'assurer de la légalité des taxes applicables aux transports, taxes dont les administrations intéressées sont tenues de demander l'homologation, en vertu des articles 48 et 50 du cahier des charges et 45 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

On peut en dire autant du tarif exceptionnel et du tarif des frais accessoires déjà étudiés précédemment : bien que rien ne s'oppose à leur application directe, ils constituent, pour les transports ou opérations qu'ils envisagent, les prix et conditions maximums que ne doivent pas dépasser les tarifs homologués (V. nos 283 et 320).

A l'ensemble de ces derniers l'on donne le nom de *tarifs d'application* : seuls, ils peuvent être directement appliqués aux expéditions ; seuls, ils sont vraiment les « types de contrats » obligatoires pour les transports par chemins de fer ; il n'y a lieu de faire appel aux tarifs maximums que lorsque les tarifs d'application y renvoient, et seulement dans la limite qu'ils indiquent.

**613.** Cette première distinction essentielle établie entre les tarifs maximums et les tarifs d'application, ces derniers doivent être divisés en deux grandes catégories, qui présentent, au point de vue juridique, une différence des plus importantes.

Les tarifs *généraux* sont ceux qui, ne contenant pas de conditions plus onéreuses que celles du cahier des charges ou du droit commun, *peuvent être appliqués d'office*.

Les tarifs *spéciaux*, qu'on appelle souvent avec raison tarifs conditionnels (V. n° 651), sont au contraire ceux qui *ne peuvent être appliqués qu'en vertu de la demande expresse ou, dans quelques cas, de l'acceptation tacite qu'en a faite l'expéditeur*.

« Les tarifs spéciaux, » dit une circulaire ministérielle du 25 novembre 1861, « sont tous conditionnels : l'application ne peut donc en être faite qu'en vertu d'un contrat commutatif, dans lequel il faut nécessairement le concours de deux volontés. En pareil cas, c'est, d'un côté, la compagnie qui concède un prix réduit, et, de l'autre côté, l'expéditeur qui accepte les conditions stipulées comme compensation de la réduction de prix. »

« Le cahier des charges, et les arrêtés fixant le tarif exceptionnel et les frais accessoires, » précise M. Colson (1), « soumettent les transports à un certain nombre de règles, dont nous indiquerons les plus impor-

(1) *Op. cit.* (*supra*, 197, p. 105, note 1), p. 185.

tantes, en analysant les tarifs applicables aux voyageurs et aux marchandises. On appelle *tarif général* l'ensemble des prix et des conditions appliqués aux transports pour lesquels la compagnie ne stipule aucune dérogation à ces règles. On appelle *tarif spécial* tout tarif comportant, pour le public, certains avantages (consistant généralement en réductions de prix), dont le bénéfice est subordonné à certaines dérogations aux conditions du tarif général, stipulées par la compagnie à son profit. »

« Les tarifs spéciaux », ajoute plus loin le même auteur (1), « ne peuvent être appliqués que sur la *demande de l'expéditeur*, puisqu'il faut qu'il accepte les conditions, moins favorables pour lui que celles du tarif général, auxquelles est subordonnée la réduction de prix. »

Enfin, l'autorité judiciaire a consacré le même principe :

« Un tarif spécial, accordant une réduction du prix ordinaire des transports en échange de certaines conditions, stipulées dans l'intérêt de la compagnie, que celle-ci ne pourrait faire subir aux expéditeurs qu'en vertu de leur consentement exprès, exige, pour son application, que ce consentement préalable, nécessaire pour former le contrat synallagmatique entre les parties, soit constaté par une demande inscrite sur la note d'expédition (2). »

614. La caractéristique du tarif spécial est donc dans la condition, dérogatoire aux règles du tarif général, du cahier des charges ou des lois générales, qui rend la réquisition de l'expéditeur indispensable. Lorsque les conditions mises à l'application d'un tarif sont telles qu'aucune acceptation de la part de l'expéditeur ne puisse être nécessaire, l'existence de ces conditions ne suffit pas à faire perdre à ce tarif, quelle que soit d'ailleurs sa dénomination, le caractère de tarif général.

C'est ainsi qu'on doit, par exemple, considérer comme faisant partie du tarif général de la compagnie du Midi, une annexe dudit tarif, qui fixe des prix spéciaux pour certaines marchandises, d'un tonnage déterminé, sur les lignes de Bordeaux-Saint-Jean à Cette-ville (*via* Toulouse-Matabiau), de Narbonne à la Nouvelle, de Narbonne à Sallèles d'Aude, et de Moux-Aude à La Redorte.

Les trois conditions mises à l'applicabilité de ces prix, — nature de la marchandise, poids de l'expédition, ligne à parcourir, — se trouvent remplies par le seul fait de la présentation au transport; elles n'ont aucune influence sur la manière dont celui-ci sera effectué, et, par

(1) *Ibid.*, p. 205.

(2) Cass. civ. 17 janv. 1866 (Ch. de fer de l'Ouest c. Gallet).

suite, n'enlèvent point à ladite annexe le caractère de tarif général, que lui attribue son titre :

« L'annexe au tarif général (de la compagnie du Midi) ne forme avec le tarif général (de cette compagnie) qu'un seul et même tarif; cette assimilation ne résulte pas seulement de la dénomination même d'annexe aux tarifs généraux, mais de cette circonstance que cette annexe est applicable d'office et soumise aux conditions générales d'application des tarifs généraux; il importe peu qu'elle présente, avec ces tarifs, quelques différences relatives aux prix et aux conditions de transport de certaines marchandises (1). »

**615.** Inversement, tout tarif, même dénommé général, qui contient des conditions qui ne seront pas remplies par la simple présentation de la marchandise au transport, constitue un tarif spécial et ne peut être appliqué d'office. Cela résulte de ce qui a été dit n° 613, et notamment de l'arrêt du 17 janvier 1866 cité sous ce numéro.

**616.** Aussi ne doit-on pas considérer un tarif comme ayant le caractère de tarif spécial par cela seul que ses prix sont plus réduits que ceux du tarif général.

La réduction des prix, bien qu'on doive la rencontrer toujours dans les tarifs spéciaux (V. nos 870 et 880), n'en est pas l'élément caractéristique : on peut concevoir des tarifs spéciaux dont les prix seraient les mêmes que ceux du tarif général ; il suffit pour qu'ils aient le caractère de tarifs spéciaux qu'ils offrent au public certains avantages, compensés par des *conditions dont l'acceptation est nécessaire*.

D'autre part, les tarifs généraux peuvent contenir, comme on vient d'en voir un exemple, des prix qui diffèrent, pour une même sorte de marchandises, suivant les conditions dans lesquelles cette marchandise se présente au transport.

Les tarifs généraux comportent d'ailleurs eux-mêmes, très souvent, d'importantes réductions sur les prix du cahier des charges, réductions que celui-ci a prévues en son article 48, dans les termes suivants : « Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif (maximum de l'article 42), les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, etc. » (V. n° 256.)

---

(1) Cass. civ. 4 mars 1907 (Larran et C<sup>ie</sup> c. Ch. de fer du Midi). A remarquer que, pour être rigoureusement exact et conforme aux faits, cet arrêt, *in fine*, devrait, au lieu de « conditions de transport de certaines marchandises » dire : « conditions moyennant lesquelles sont admises au transport certaines marchandises » (V. n° 666).

Les tarifs comportant des taxes abaissées « avec conditions » sont donc des tarifs spéciaux; ceux dont les taxes ont été abaissées « sans conditions » restent des tarifs généraux.

**617.** Indépendamment des divisions essentielles qui viennent d'être indiquées, les tarifs des chemins de fer sont susceptibles de diverses classifications précisant leur application ou renseignant sur la forme suivant laquelle ils ont été établis.

Il convient notamment de signaler tout de suite que, d'après les relations sur lesquelles ils sont appelés à jouer, les tarifs sont dits *intérieurs* ou *communs* : intérieurs lorsqu'ils sont exclusivement applicables sur les rails d'un seul et unique réseau; communs s'ils peuvent au contraire être appliqués de bout en bout à des relations intéressant deux ou plusieurs administrations.

**618.** On ne doit pas confondre les notions de « trafic intérieur, trafic direct » avec celles de « tarif intérieur » et de « tarif commun » : les premières envisagent exclusivement le parcours à suivre, les secondes la taxe à appliquer.

Une expédition est du trafic intérieur d'un réseau lorsque, de son point de départ à son point d'arrivée, elle ne sort à aucun moment de ce réseau; elle appartient au trafic direct dans le cas contraire, c'est-à-dire toutes les fois qu'en vertu des stipulations conclues à la gare de départ, elle arrivera à destination en empruntant les rails de deux réseaux au moins.

C'est évidemment en vue des seules expéditions du trafic direct que les tarifs communs sont concertés entre les diverses administrations intéressées, qui sont ainsi « associées », et dont les lignes sont « comme confondues en une seule, comprenant les points extrêmes du parcours prévu » (1); mais il n'y a pas de ces sortes de tarifs pour toutes les marchandises, ni pour toutes les relations, et, souvent, les taxes applicables en trafic direct ne peuvent être obtenues que par la juxtaposition successive des tarifs intérieurs des divers réseaux empruntés.

Par exemple, une expédition de chanvre teillé remise à Caen à destination de Foix, *via* Le Mans et Montauban, aura à parcourir les rails de l'Ouest-État, de l'Orléans et du Midi. S'il existe pour cette marchandise un tarif qui soit commun aux trois réseaux et applicable sur toutes les sections de ligne à suivre, il donnera, pour la totalité du parcours, le prix et les conditions du transport. Mais s'il n'existe aucun tarif commun applicable, on devra taxer de Caen au Mans

---

(1) Cass. civ. 4 janv. 1909 (*infra*, n° 1298).



d'après les tarifs intérieurs du réseau de l'Ouest, du Mans à Montauban d'après les tarifs de l'Orléans, de Montauban à Foix d'après ceux du Midi, et additionner ensuite les taxes ainsi obtenues pour les trois parcours partiels; quant aux conditions d'exécution du transport, elles seront, en principe, sur chaque section, celles du tarif appliqué à cette section : il n'y aura toujours qu'un seul contrat, conclu au départ, mais ce contrat sera assujéti à des conditions qui pourront être différentes sur les divers tronçons à parcourir.

**619.** Dans le paragraphe qui précède on a supposé les tarifs communs concertés entre des administrations de chemins de fer appartenant toutes à la même nationalité; c'est évidemment le cas le plus fréquent, mais rien n'empêche des administrations appartenant à des nationalités différentes de s'entendre dans le même but : on a alors un tarif international.

Le tarif *international* est un tarif commun auquel participent des administrations de nationalité différente (V. le n° suivant).

**620.** Rien ne s'oppose, non plus, à ce que des tarifs communs soient établis d'accord entre un chemin de fer et une entreprise de transport d'autre nature (1) : roulage par terre, voie fluviale ou voie maritime. Dans ce cas, et dans le précédent, le ministre n'homologue que la part du prix afférente au parcours à effectuer sur les rails français (V. n° 1110).

**621.** Contrairement à une erreur assez répandue, les tarifs communs ne sont pas forcément des tarifs spéciaux. Il suffit de se rappeler le principe de la distinction qui a été faite entre tarifs généraux et tarifs spéciaux d'une part, tarifs intérieurs et tarifs communs d'autre part, pour reconnaître qu'il n'y a entre ces deux modes de classification aucune relation nécessaire : de même qu'il y a des tarifs spéciaux intérieurs, il peut y avoir des tarifs généraux communs.

Bien qu'un numéro d'ordre suffise souvent à préciser exactement le tarif qu'on a en vue (V. n° 655), il est bon, pour qu'il n'y ait aucun doute sur les caractéristiques de ce tarif, de les faire connaître dans la désignation qu'on lui donne. Ordinairement, on fait suivre le mot tarif de l'une des indications « général » ou « spécial » et, s'il y a lieu, de l'indication « commun »; l'ellipse du mot « intérieur » est seule consa-

---

(1) C. d'Ét., cont., 28 mai 1909 (Bruzzo et autres c. Ch. de fer de P.-L.-M. et autres).

créé par l'usage : ce mot est d'ailleurs suffisamment suppléé par l'indication du réseau et du numéro (V. n° 656).

**622.** D'après la provenance ou la destination des marchandises, les tarifs sont dits d'*importation* (ou de *pénétration*) lorsqu'ils s'appliquent exclusivement aux marchandises venues de l'étranger à destination de la France; d'*exportation* lorsqu'ils s'appliquent au contraire à des marchandises expédiées de France à destination de l'étranger; de *transit* lorsqu'ils s'appliquent à des marchandises traversant la France, sous plomb de douane, d'une frontière à l'autre (V. nos 430 à 434).

Les tarifs d'importation, d'exportation et de transit sont généralement, mais non nécessairement, des tarifs spéciaux. Ils peuvent, d'autre part, être intérieurs ou communs; dans ce dernier cas, ils sont souvent internationaux.

**623.** Certains auteurs ont fait remarquer, non sans raison, que les tarifs d'importation facilitent aux produits étrangers l'accès des marchés français au détriment de la production nationale, et qu'ils troublent l'économie du régime douanier.

Le reproche, qu'on a adressé quelquefois aux tarifs d'exportation, de favoriser les consommateurs étrangers au détriment des consommateurs français, est évidemment bien moins justifié. Étant donnée l'activité moderne du trafic international, le bénéfice que retire un pays de l'exportation de ses produits compense ordinairement, dans une très large mesure, le renchérissement qui en résulte sur les marchés du pays producteur.

Depuis longtemps les droits de douane qui frappaient certaines marchandises à la sortie, ont disparu et même cédé la place à des primes à l'exportation. Les avantages de prix offerts par les tarifs d'exportation sont de véritables primes que supporte non le budget de l'État mais celui des compagnies, et dont celles-ci se remboursent aisément, grâce au surcroît de trafic que ces tarifs réduits leur apportent.

**624.** Quant aux tarifs de transit, ils ont surtout pour but d'attirer sur les voies ferrées françaises des transports susceptibles d'emprunter exclusivement des voies étrangères. Bien que le transit n'ait peut-être pas tout l'intérêt économique qu'on lui attribue communément, il y a là certainement une source de bénéfices empruntée à l'étranger, et par suite un élément de prospérité nationale, qui n'est pas à négliger. Toutefois, on ne saurait admettre sans discernement tous les tarifs de transit sous prétexte qu'ils ne peuvent préjudicier aux productions

françaises : en facilitant aux marchandises de provenance étrangère l'accès des marchés étrangers, on peut, en effet, réagir défavorablement sur la vente des marchandises de même nature en provenance de France. Pour fixer les idées, si un tarif de transit comportait, par exemple, d'importantes réductions de prix en faveur des beurres expédiés de Milan sur Londres, il nuirait certainement à l'écoulement de la même denrée exportée de Bretagne et de Normandie sur le même marché, où elle se trouve déjà concurrencée par les produits du Danemark, du Canada, de la Nouvelle-Zélande et de la Sibérie (1).

## SECTION II

### *Classification des tarifs d'après les bases suivant lesquelles les prix sont établis.*

625. Tarifs *proportionnels* et tarifs *différentiels*. — 626. Tarifs à *prix fermes*, à *prix faits* ou *de gare à gare*. — 627. Tarifs *par zone*. — 628. Tarifs *postaux*. — 629. Tarifs *différentiels kilométriques*. — 630. Barèmes et prix fermes. — 631. Les tarifs *différentiels kilométriques* sont ordinairement à base décroissante. — 632. Ils se présentent sous la forme à *bases variables* ou à *bases constantes*. — 633. Représentation graphique des tarifs. — 634. Inconvénients des tarifs à bases variables. — 635. Observation sur l'étude de la fixation des prix dans les tarifs. — 636. Utilité, à ce point de vue, du rôle de l'Administration supérieure.

625. Un tarif est dit *proportionnel* lorsque la base, c'est-à-dire la taxe correspondant à chaque kilomètre parcouru, est invariable et uniforme, quelle que soit la distance.

Le tarif est *différentiel* dans tous les autres cas, c'est-à-dire toutes les fois que le prix de la taxe afférente à un transport ne peut être obtenu en multipliant simplement la distance par la base unique.

La définition même, qui vient d'être donnée, des tarifs *proportionnels*, exclut toute subdivision dans les tarifs de cette sorte; les tarifs *différentiels* présentent, au contraire, dans leur modalité, les formes les plus diverses.

626. Les tarifs à *prix fermes*, appelés aussi tarifs à *prix faits* ou tarifs *de gare à gare*, affectent la forme de prix globaux applicables d'un point déterminé à un autre point déterminé, à l'exclusion de toutes autres relations, et sans expression de base apparente. On en trouve encore de nombreux exemples dans les tarifs français et l'on a déjà

(1) M. E. TISSERAND, Rapport au comité consultatif des chemins de fer, en date du 19 juillet 1905 (*Bulletin des Transports*, 1905, p. 184, col. 3).

vu, n° 434, que les « prix faits » sont obligatoires pour les tarifs de transit appelés à bénéficier du décret de 1862.

**627.** Les tarifs *par zones* tiennent compte dans une certaine mesure de la longueur du trajet à parcourir : ils ne stipulent qu'un petit nombre de prix, applicables à un nombre égal de zones, déterminées surtout d'après des considérations de distance.

Les tarifs par zones, dont il est fait un certain emploi à l'étranger, notamment sur les chemins de fer d'État hongrois, ne sont que peu usités sur les chemins de fer français.

On peut citer cependant le tarif applicable aux voyageurs sur le chemin de fer de Ceinture de Paris : ce tarif, dans lequel on a pris un exemple n° 208, comporte seulement deux prix pour chaque catégorie de billets, l'un (1<sup>re</sup> zone) de la gare de départ à la gare voisine ou à la suivante, l'autre (2<sup>e</sup> zone) applicable à tout parcours plus étendu.

Les tarifs de factage et de camionnage dans Paris sont également, pour la plupart, des tarifs par zones.

Il en est de même sur un grand nombre de lignes de tramways.

**628.** Les tarifs *postaux* comportent un prix unique applicable quels que soient les points de départ et d'arrivée, et la distance qui les sépare.

Le tarif des colis postaux et celui des chemins de fer métropolitains de Paris sont des tarifs postaux.

Il est clair que les tarifs de cette nature ne peuvent être admis que dans des cas tout à fait spéciaux.

**629.** Aux trois sortes de tarifs différentiels qui viennent d'être indiquées s'opposent les tarifs *différentiels kilométriques*, dont les prix ne sont pas proportionnels à la distance, mais seulement déterminés par elle, suivant une formule arrêtée d'avance.

L'emploi du mot « différentiel » est nécessaire à l'exacte désignation de ces tarifs, pour éviter toute confusion avec les tarifs proportionnels (V. n° 625), qui sont, eux aussi, kilométriques, c'est-à-dire calculés d'après le nombre des kilomètres parcourus.

**630.** Un *barème* est un tableau présentant, pour chaque distance, la somme qui sera perçue par application d'un tarif kilométrique quelconque, qu'il soit différentiel ou proportionnel. Aussi emploie-t-on souvent le mot « barème » comme synonyme de « tarif kilométrique » ou antonyme de « prix ferme ».

**631.** Les tarifs différentiels kilométriques sont tous (ou presque tous) à base décroissante, c'est-à-dire que dans ces tarifs la taxe kilométrique, ou *base* (V. n° 625), est d'autant moins élevée que la distance à parcourir est plus grande.

Le principal avantage de tels tarifs, tant au point de vue de l'intérêt de l'administration exploitante qu'au point de vue économique général, est de favoriser les expéditions à grandes distances sans dégrever celles qui n'ont à effectuer que de faibles parcours. La réduction se fait mathématiquement, d'une manière uniforme pour toutes les marchandises appelées à bénéficier du tarif, et ainsi se trouve assurée, sur toutes les relations, une égalité de traitement que ne sauraient donner les prix fermes, à moins qu'ils ne fussent aussi nombreux que ces relations elles-mêmes, et établis suivant une formule de tarif kilométrique.

**632.** Les tarifs à base décroissante se présentent ordinairement sous l'une des deux formes qui vont être décrites.

Si, par exemple, la base est de 5 centimes jusqu'à 100 kilomètres et de 4 centimes au delà, on peut taxer, pour 101 kilomètres, soit  $101 \times 4$  centimes, soit  $100 \times 5 + 1 \times 4$ .

Dans le premier système on a, passé 100 kilomètres, appliqué la base nouvelle de 4 centimes sur toute la longueur du parcours : les 100 premiers kilomètres paieraient ainsi tantôt 4, tantôt 5 centimes, suivant que le trajet total dépasserait ou non 100 kilomètres. C'est pourquoi l'on appelle les tarifs de cette sorte des tarifs à *bases variables*.

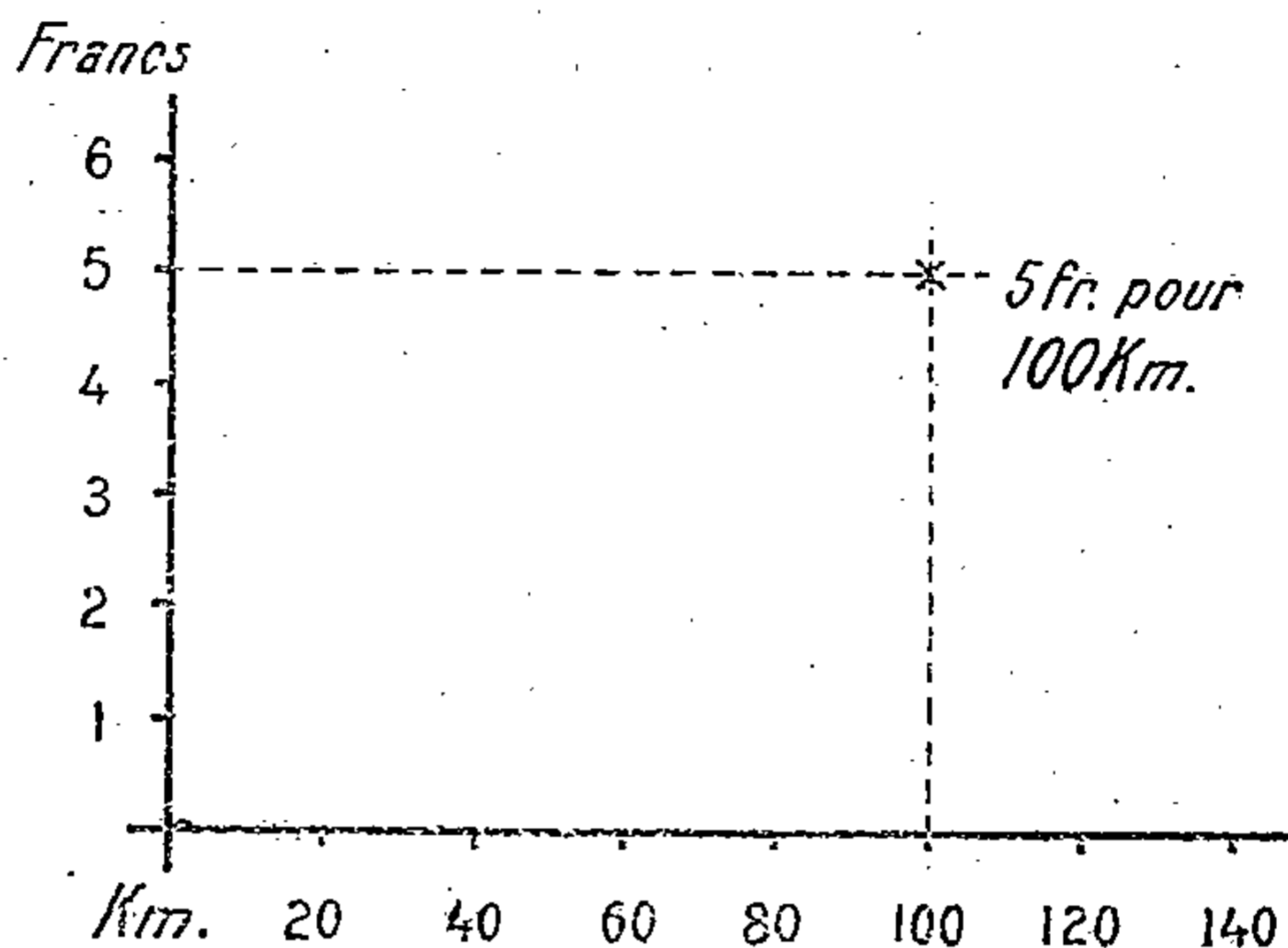
Dans le second système, les bases restent au contraire toujours les mêmes pour chaque tronçon du parcours total : quelle que soit la longueur de celui-ci, les 100 premiers kilomètres paient toujours 5 centimes chacun, et tout kilomètre en sus des 100 premiers, 4 centimes; ces tarifs, dits à *bases constantes*, sont souvent appelés « *barèmes du système belge*, parce que l'administration des chemins de fer de l'État belge est la première qui en ait fait un emploi systématique » (1).

Qu'ils soient à bases variables ou à bases constantes, les tarifs dont on vient de parler rentrent, les uns et les autres, dans la dénomination plus générale de tarifs à *base décroissante*, tels qu'ils ont été définis n° 631.

**633.** Pour représenter graphiquement les prix des tarifs, on se sert d'un procédé qui a l'avantage d'être aussi simple que pratique.

(1) C. COLSON, *op. cit.* (*supra*, 330, p. 217, note 3), 3<sup>e</sup> édition, p. 87.

Sur une ligne horizontale on porte des longueurs proportionnelles aux distances, et sur une perpendiculaire à cette ligne des longueurs proportionnelles aux prix. Pour indiquer ensuite que, par exemple, le prix à percevoir pour un parcours de 100 kilomètres est de 5 francs, il suffit d'élever du point 100 kilomètres une perpendiculaire à l'échelle des distances et du point 5 francs une perpendiculaire à l'échelle des prix : l'intersection de ces deux lignes est le point cherché.



En réunissant par des lignes droites, de kilomètre en kilomètre, tous les points correspondant aux prix d'un même tarif kilométrique, on obtient une ligne continue qui représente le tarif tout entier et constitue un véritable barème susceptible de servir à la recherche des taxes.

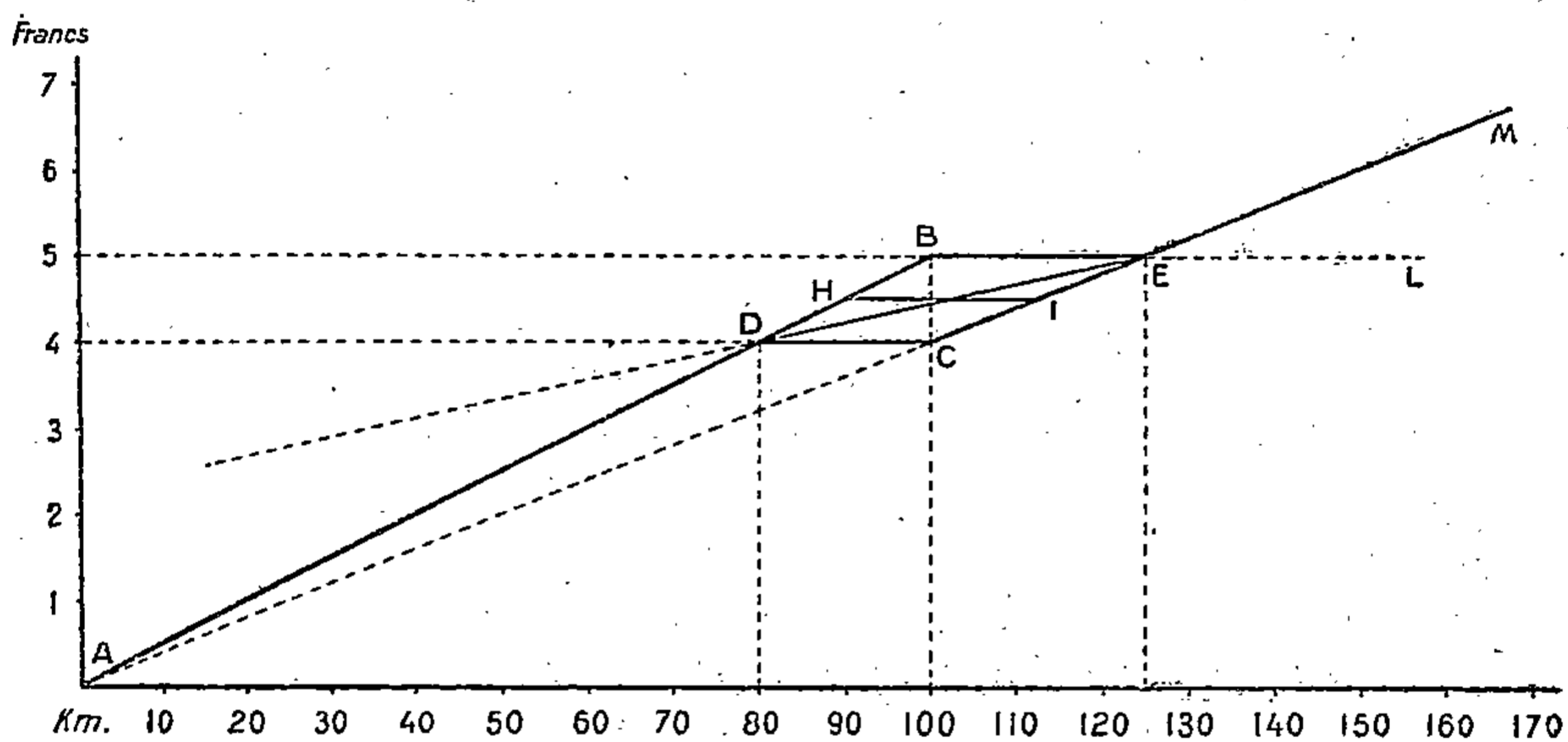
Le procédé graphique qu'on vient de décrire a plus souvent pour but l'étude des tarifs et leur comparaison, notamment lorsque l'administration est saisie d'une proposition d'homologation en faveur d'un tarif kilométrique annoncé comme offrant des avantages de réduction de prix. Dans ce cas, on est amené à représenter aussi des prix fermes; ils ne peuvent évidemment figurer sur le tableau que sous la forme de points, mais cela suffit pour qu'il soit facile de se rendre compte d'un coup d'œil des effets du tarif proposé. Tout point situé au-dessus de la ligne du barème représente un prix ferme qui disparaîtra par suite de l'homologation de la proposition; au contraire, tout point situé au-dessous de la même ligne correspond à un prix ferme qui subsistera malgré cette homologation.

634. Dans les explications qui viennent d'être données on a supposé que, pour établir la ligne représentative du tarif, les prix devaient

être calculés kilomètre par kilomètre, mais il est évident que le calcul ainsi détaillé n'est point nécessaire lorsque le tarif suit une marche mathématique régulière.

Ainsi, il est à peine besoin de démontrer qu'un tarif proportionnel, dans lequel par conséquent le rapport entre le prix et la distance est constant, donne, sur le graphique, une ligne droite passant par le point zéro. Il suffit donc, pour déterminer cette ligne, de connaître un autre point quelconque.

Si, sous le bénéfice de ces explications, on reprend, pour le représenter graphiquement, le tarif à bases variables du n° 632, il fournira le schéma suivant :



La ligne AB correspond aux parcours jusqu'à 100 kilomètres (5 centimes par kilomètre); la ligne indéfinie CM, à ceux de plus de 100 kilomètres; et l'on s'aperçoit immédiatement que, depuis le point D, les taxes figurées par la première ligne atteignent et dépassent la taxe correspondant au point C, origine de la seconde.

D représente en effet la taxe obtenue, à 80 kilomètres, en employant la première base, et C la taxe à 100 kilomètres avec la deuxième. Or, ces deux taxes sont égales:

$$80 \times 0,05 = 100 \times 0,04 = 4.$$

Tout tarif établi suivant la même formule présentera le même défaut : pour certains parcours la taxe sera plus élevée que celle des parcours immédiatement supérieurs.

On peut remédier à cette anomalie de deux manières.

Le premier moyen consiste à décider que la taxe demeurera invariable, à partir d'un point déterminé, sur la portion de ligne DB où

se présente l'inconvénient signalé. Ce point pourra être D, extrémité inférieure, B extrémité supérieure, ou tout autre point intermédiaire, H, par exemple, qui est le point milieu et correspond à la taxe de 4<sup>f</sup> 50, moyenne entre celle du point B et celle du point C. Dans la première hypothèse on paiera 4 francs depuis 80 jusqu'à 100 kilomètres; dans la seconde, 5 francs depuis 100 kilomètres jusqu'à 125; dans la troisième, 4<sup>f</sup> 50 depuis 90 kilomètres jusqu'à 112; mais, quel que soit le point choisi, le barème graphique présentera toujours une partie horizontale, un *palier* (DC, BE, HI), indiquant que les taxes restent les mêmes pour des parcours différents.

L'anomalie n'a donc point totalement disparu; elle a été seulement remplacée par une autre moins choquante.

Pour y remédier d'une manière complète on pourrait, après avoir mené la parallèle BL à l'abscisse des distances, relier directement au point D, par une droite, l'intersection E de cette parallèle avec CM : la taxe, qui est de 4 francs à 80 kilomètres et de 5 francs à 125 kilomètres, s'élèverait ainsi progressivement entre ces deux points et le barème ne présenterait plus aucun palier.

Mais il est facile de voir que la droite DE prolongée rencontre la verticale des prix bien au-dessus du point A correspondant à zéro; on ne peut donc plus calculer les taxes entre D et E en multipliant la distance par une base unique : pour rester dans le système à bases variables, il faudrait autant de bases qu'il y a de kilomètres et, outre que ce serait fort compliqué, on aurait, finalement, simplement substitué au barème à bases variables un barème à bases constantes.

Celui-ci ne présente en effet jamais de paliers, et, graphiquement, il affecte la forme d'une ligne brisée dont le premier élément passe seul par le point zéro.

635. Il paraît bien inutile de développer plus longuement les quelques explications qui viennent d'être données sur la forme qu'affectent les barèmes de prix dans les tarifs des chemins de fer; bien inutile, surtout, de se lancer dans des considérations économiques en vue d'étudier la valeur de tel ou tel système, l'influence du prix de revient des transports sur la fixation des taxes, la répercussion des abaissements sur le développement du trafic.

L'intérêt de ces questions, considérable pour ceux qui sont chargés d'établir les tarifs ou de les approuver, est nul ou à peu près pour le public, du moins dans l'usage pratique qu'il fait des gares et des chemins de fer.

L'important pour l'expéditeur, pour le voyageur, et, d'une manière généralement quelconque, pour tous ceux qui accidentellement



ou habituellement se trouvent en relations d'affaires avec une exploitation de chemins de fer, c'est d'être fixés sur ce qu'ils auront à payer pour tel service ou tel transport déterminé, et de bien connaître quelles sont exactement les obligations réciproques des deux parties.

Quant aux questions de fixation des prix, elles se résument, lorsqu'on se trouve en présence de sociétés commerciales comme les compagnies françaises, à quelques règles élémentaires fort simples.

Expéditeurs et voyageurs d'une part, compagnies d'autre part, poursuivent les uns et les autres un but relevant de l'économie privée : la satisfaction de leurs intérêts particuliers. Les premiers demandent toujours des prix plus réduits, qui leur permettront d'amener dans des conditions plus favorables leurs marchandises sur les marchés; les secondes ne sont disposées à consentir ces réductions que si elles leur paraissent susceptibles d'être compensées et au delà par un accroissement de trafic. Dans ce cas, il arrive même souvent que les compagnies n'attendent pas la manifestation du désir de leur clientèle : elles vont volontiers au-devant de ce désir lorsque, d'après leurs prévisions, la modification ou la réduction d'un tarif doit, en fin de compte, se solder par un bénéfice pour elles.

Les exemples de ce genre abondent. Pour n'en citer qu'un, il suffit de rappeler ces affiches multicolores, souvent très artistiques et même très suggestives, qui sollicitent le voyageur vers les plages à la mode ou les villes de saison, en leur offrant des conditions de prix réellement très réduites, tandis que le coût des voyages simples est resté, à très peu de chose près, égal au maximum fixé par les premiers cahiers des charges (V. n° 673) : d'un côté, les plus grands avantages consentis en vue de faciliter les voyages d'agrément; de l'autre, les voyages d'affaires, ceux qu'on entreprend sans savoir quand l'on pourra revenir, ceux qu'on ne peut éviter, qu'on fera quelle qu'en soit la dépense, n'ont bénéficié, depuis trois quarts de siècle, malgré l'énorme développement des chemins de fer et les perfectionnements apportés à leur exploitation, d'autres réductions que celle résultant de la dépréciation continue de la monnaie par rapport au travail... La « tendance naturelle » de l'entrepreneur de transports est évidemment, s'il est maître des prix de ses tarifs, « de percevoir le prix maximum pour le service qu'il rend », de faire « payer à la marchandise *tout ce qu'elle peut payer* » (1).

**636.** Le rôle de l'Administration supérieure, au milieu de la lutte d'intérêts que suscite la fixation des tarifs sur les chemins de fer, est

---

(1) C. COLSON, *op. cit.* (*supra*, 330, p. 217, note 3), 3<sup>e</sup> édit., p. 67.

celui d'un médiateur, d'un amiable compositeur, d'un faiseur d'équilibre... N'est-ce pas à cela que doit se résumer la direction de toute bonne économie publique?

Ce rôle, simple en sa fin, est, dans son accomplissement, d'une complexité extrême. Sans doute, s'il ne s'agissait que de faire un juste départ entre les demandes du public et la résistance que leur opposent parfois les compagnies, on pourrait y parvenir souvent; mais il faut encore concilier entre eux les desiderata des régions, des villes, des industries, des maisons concurrentes; éviter de favoriser les vins d'Algérie, de Bordeaux ou de Saumur au détriment de ceux du Narbonnais, de Bourgogne ou de Champagne; mettre d'accord la toile de Flandre et la toile de Bretagne; la Picardie avec l'Auvergne; le Nord avec le Midi.

Tâche ardue et ingrate entre toutes, parce qu'il serait impossible de donner satisfaction à toutes les réclamations et d'exaucer tous les vœux sans léser aucun intérêt respectable ni porter atteinte à aucun droit; aussi rendra-t-on un juste hommage à ceux qui s'en acquittent consciencieusement et bien.

### SECTION III

#### *Classifications fondées sur des considérations autres que les précédentes.*

637. Intérêt qu'il peut y avoir à connaître le sens de certaines qualifications usuelles des tarifs. — 638. Tarif *exceptionnel*. — 639. *Prix exceptionnels*. — 640. Tarif *des frais accessoires*. — 641. *Tarifs temporaires proprement dits*. — 642. *Tarifs de saison*. — 643. *Légalité de ces derniers tarifs*. — 644. *Tarifs de concurrence, de détournement*. — 645. *Tarifs d'abonnement, de rabais*. — 646. *Interdiction des tarifs d'abonnement pour les transports de marchandises*. — 647. *Légalité des tarifs d'abonnement pour les voyageurs*. — 648. *Tarifs de direction*.

637. En dehors des grandes classifications qui font l'objet des pages précédentes, on emploie pour la commodité du langage, sur les chemins de fer, certaines désignations de tarifs qui correspondent à de tout autres points de vue.

Bien que ces désignations soient souvent basées sur des considérations très secondaires, il importe d'être fixé sur leur sens précis, afin d'éviter toute erreur et toute confusion.

638. *Tarif exceptionnel*. — On sait déjà que cette expression s'applique à l'ensemble des taxes de transport qui, aux termes de l'ar-

ticle 47 du cahier des charges, doivent être annuellement fixées par le ministre des travaux publics (V. n° 281). En réalité, on devrait englober dans cette expression toutes les taxes de transport exclues, par le cahier des charges, de l'application des prix dont il a fixé lui-même le maximum : il y aurait lieu, par conséquent, d'y comprendre, outre les taxes de l'article 47, celles applicables aux places de luxe (art. 43) et celles applicables aux masses indivisibles (art. 46).

Lamé Fleury proposait (1), pour ces deux catégories de transport, la dénomination de « tarif exceptionnel permanent », par opposition au caractère annuel des taxes prévues par l'article 47. Mais, dans la pratique, eu égard au caractère facultatif des transports auxquels elles s'appliquent, les taxes des places de luxe et des masses indivisibles ont pu prendre place dans les tarifs spéciaux, bien qu'elles n'aient aucunement le caractère juridique qu'on a reconnu, n° 613, à ces sortes de tarifs.

Finalement on doit aujourd'hui réserver l'expression « tarif exceptionnel » pour désigner l'arrêté même, actuellement du 24 mars 1898, relatif aux taxes énumérées dans l'article 47 du cahier des charges. Cet arrêté a été déjà étudié en détail, n° 281 et suivants.

**639. Prix exceptionnels.** — On ne doit pas confondre avec le « tarif exceptionnel » les « prix exceptionnels » qui figurent dans certains tarifs.

La plupart de ceux-ci, soit spéciaux soit même généraux, fixent d'une part les prix et conditions applicables à l'ensemble des marchandises et des relations, puis des prix, en général plus réduits, dont bénéficient *exceptionnellement* quelques marchandises ou quelques relations seulement. Ce sont là les « prix exceptionnels » de ces tarifs, prix qui peuvent du reste consister aussi bien en barèmes kilométriques qu'en simples prix fermes (V. nos 626 et 630).

**640. Tarif des frais accessoires.** — Cette expression doit être réservée à l'arrêté même, actuellement du 27 octobre 1900, qui, conformément à l'article 51 du cahier des charges, a fixé le montant des taxes susceptibles d'être perçues pour les opérations accessoires du transport. Cet arrêté a été étudié n° 310 et suivants.

**641. Tarifs temporaires proprement dits.** — Les tarifs de cette sorte cessent de plein droit d'être applicables après un certain temps écoulé depuis leur mise en vigueur. Ce temps, par application de l'article 48

(1) *Op. cit.* (*supra*, 142, p. 70, note), p. 303, note 7.

du cahier des charges, doit être au moins de trois mois pour les tarifs applicables aux voyageurs, et d'un an pour les tarifs concernant les marchandises (V. n° 256); il est du reste indiqué dans les propositions des administrations intéressées et fixé par la décision ministérielle homologuant le tarif. Dès que le terme prévu est expiré, le tarif tombe de lui-même, sans qu'il y ait lieu de procéder à aucune formalité nouvelle, et c'est au contraire dans le cas où le tarif devrait être prorogé que ces formalités deviendraient nécessaires.

Beaucoup de tarifs communs avec des administrations de nationalité étrangère sont des tarifs temporaires proprement dits (Voir, par exemple, n° 1082).

**642. Tarifs de saison.** — Les tarifs de saison, qu'on appelle aussi parfois du nom quelque peu antinomique de tarifs *temporaires permanents*, ne sont applicables qu'à certaines époques ou même à certaines dates, mais indéfiniment, sans qu'aucune formalité d'homologation soit nécessaire à leur reprise ou mise en vigueur périodique.

La plupart des tarifs pour billets d'excursions, de bains de mer, de stations thermales ou autres analogues, sont des tarifs de saison; ainsi, par exemple, les billets de bains de mer ne sont ordinairement délivrés, tous les ans, que depuis le jeudi précédant la fête des Rameaux jusqu'au 31 octobre suivant.

**643.** Cette forme de tarif, lorsqu'elle se présente comme dans l'exemple ci-dessus choisi, est parfaitement légale : la durée d'application étant chaque année de plus de trois mois, on peut considérer la décision homologative unique comme s'appliquant à une série indéfinie de tarifs identiques qui prendront naissance chaque année à la date convenue.

Mais la situation n'est plus la même lorsque la période d'application du tarif doit être de moins de trois mois pour les voyageurs ou de moins d'un an pour les marchandises (V. n° 256) : n'y a-t-il pas, dans ce cas, violation de l'article 48 du cahier des charges? C'est ce qu'avait pensé l'Administration, suivant en cela l'avis du Comité consultatif, et pendant longtemps les tarifs de saison furent « absolument pros-crits » (1); mais elle paraît être revenue aujourd'hui sur cette opinion trop rigoureuse; elle s'est laissé gagner sans doute par les arguments qu'expose M. Alfred Picard (2) :

1° Le but exclusif de l'article 48 du cahier des charges a été de faire

---

(1) A. PICARD, *loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 15.

(2) *Ibidem.*

connaître aux commerçants les tarifs qui leur seraient imposés pendant un délai minimum, et d'asseoir leurs transactions sur des bases suffisamment stables et certaines; ce but est rempli dès lors que le tarif doit avoir une durée d'application supérieure ou au moins égale au minimum fixé « quels que soient ses mouvements alternatifs annoncés et connus d'avance »;

2° Même en prenant à la lettre l'article 48, on doit envisager la durée de l'ensemble du tarif et non celle de ses éléments;

3° En matière de transports il faut faire œuvre commerciale, beaucoup plus qu'œuvre de juriste; les tarifs de saison sont susceptibles de rendre de réels services au public en même temps qu'à l'industrie des chemins de fer, en permettant d'utiliser, à certaines époques, du matériel immobilisé et d'effectuer des transports économiques; leur légalité peut se défendre et, quand les principes ne s'y opposent pas absolument, l'intérêt général doit être la raison de décider.

On trouvera plus loin, n° 1103, un exemple de tarif de saison applicable à certaines denrées, et dont la période annuelle d'application est de quelques mois seulement.

**644. *Tarifs de concurrence, de détournement.*** — Ces expressions, à peu près synonymes, peuvent s'appliquer, l'une et l'autre, à des tarifs dont les prix et conditions ont été établis en vue d'attirer le trafic sur une ligne, au détriment des voies concurrentes.

Les tarifs de transit ont presque toujours ce caractère, parce qu'ils tendent à concurrencer les voies ferrées étrangères ou à détourner le trafic dont elles jouissent.

Il existe aussi des tarifs au moyen desquels les administrations françaises se font concurrence entre elles ou s'efforcent de lutter contre la batellerie, la navigation et le roulage. Rien ne permet de discerner, à simple lecture, dans les propositions des administrations intéressées, quelles sont celles de ces propositions qui recherchent un tel but, et ce n'est souvent que par une enquête longue et difficile que le service de contrôle de l'exploitation commerciale peut être exactement renseigné à cet égard; son rôle n'en est que plus important, car, en pareil cas, « le combat finit souvent par la mort de l'un des adversaires ou par une entente entre eux, c'est-à-dire par une exagération du monopole qui tient alors le pays à sa discrétion » (1).

**645. *Tarifs d'abonnement, de rabais.*** — Il y a abonnement toutes les fois que moyennant un prix global ou certaines conditions conve-

(1) PICARD, *loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 17.

nues d'avance, l'administration du chemin de fer consent, au profit du contractant, des rabais sur les prix ordinaires de ses tarifs.

646. Il existait autrefois des tarifs d'abonnement pour les marchandises, d'après lesquels les expéditeurs devaient s'engager « à remettre au chemin de fer, à l'exclusion de toute autre voie de transport, toutes les marchandises dont ils auraient la libre disposition ». Ces tarifs ont été interdits par un arrêté du ministre des travaux publics en date du 25 janvier 1860, basé sur ce qu'une telle clause « porte atteinte à la liberté du commerce et constitue un véritable traité particulier ». Ce dernier motif est plus ou moins fondé, car si le tarif est régulièrement publié et accessible à tous, son application ne peut constituer, *a priori*, un traité particulier; il ne revêt ce caractère que si, à raison des conditions qu'il impose aux expéditeurs, il ne peut être utilisé que par certains d'entre eux. Les exemples de tarifs se trouvant dans ce cas sont malheureusement assez nombreux, mais il en est de ceux-là comme des tarifs de concurrence : rien ne permet de les distinguer à simple lecture dans les propositions soumises à l'homologation ministérielle, et les enquêtes les plus attentives sont quelquefois impuissantes à les démasquer, sans quoi l'homologation leur serait certainement refusée.

En vertu d'une disposition spéciale de l'article 48 du cahier des charges, l'interdiction des traités particuliers stipulée par le même article (V. n° 188) « n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie, dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents »; on peut citer à titre d'exemple le traité qui, grâce cette disposition, a pu être conclu entre le ministre de la guerre et les représentants des grands réseaux (V. n° 1169).

647. Les tarifs d'abonnement pour voyageurs ne sont pas frappés d'interdiction comme ceux concernant les marchandises. Ils ne contiennent d'ailleurs pas la clause incriminée, et leur fonctionnement est tout autre, ainsi qu'on le verra dans l'étude détaillée des tarifs spéciaux, n° 989 et suivants.

648. *Tarifs de direction.* — Les prix des tarifs sont en général applicables dans les deux sens, bien qu'en réalité ils ne soient souvent utilisés que dans un seul.

Ainsi le tarif spécial commun de petite vitesse n° 103, comporte, en son chapitre 11, un prix ferme de 47 francs applicable au café vert du Havre à Moulins ou *vice versa*; or, il est évident que si les trans-

ports de cette denrée ont une certaine importance du Havre sur Moulins, ils n'en ont aucune en sens inverse, c'est-à-dire de Moulins sur Le Havre; mais il a paru sans doute sans inconvénient de laisser le prix applicable dans les deux sens, ce qui est en somme le plus rationnel.

Il n'en est pas toujours ainsi, et le chemin de fer peut avoir intérêt à ne réduire les prix que dans un sens : c'est ainsi qu'au chapitre 40 du même tarif n° 103 on voit figurer un prix de 52 francs applicable au café vert de Bordeaux-Bastide à Lyon sans réciprocité. On a dans ce cas un tarif de *direction*.

#### SECTION IV

##### *Classement et numérotage adoptés dans la pratique.*

649. Tarifs de grande vitesse et de petite vitesse; avantages de cette division. — 650. Ses inconvénients. — 651. Subdivision des tarifs de grande et de petite vitesse en tarifs généraux et tarifs spéciaux. — 652. Les tarifs généraux envisagent des expéditions de toute sorte. — 653. Les tarifs spéciaux comportent, outre des conditions générales applicables en principe à tous, un certain nombre de tarifs distincts. — 654. Classement et numérotage des tarifs spéciaux. — 655. Numérotage des tarifs spéciaux communs. — 656. Indications à donner pour la désignation précise d'un tarif spécial.

649. Au point de vue purement pratique, les administrations de chemins de fer divisent en premier lieu leurs tarifs en tarifs de grande vitesse (tarifs G. V.) et tarifs de petite vitesse (tarifs P. V.), suivant que les délais de transport des expéditions auxquelles ils s'appliquent devront être ceux de la grande ou de la petite vitesse.

Ce classement, dont on a pu déjà remarquer l'origine dans le tarif du cahier des charges, n° 269, se justifie ainsi :

1° Les conditions très différentes du transport, suivant qu'il doit être effectué à la vitesse des trains de voyageurs ou seulement par trains de marchandises ;

2° La division conséquentielle des aménagements des gares en services de grande vitesse et services de petite vitesse;

3° Le fait que, pour un très grand nombre d'objets, l'un des deux modes à grande ou à petite vitesse est presque exclusivement employé (v. g. la marée, les fleurs, à grande vitesse; la ferraille, la houille, les matériaux de construction, à petite vitesse).

Ainsi sont facilitées les recherches tant pour les employés que pour le public, chacun pouvant, en outre, s'initier plus complètement à la partie des tarifs qui l'intéresse.

**650.** Si effectivement beaucoup d'expéditions se font, à raison de leur nature, presque exclusivement sous l'un ou l'autre des régimes à grande et à petite vitesse, cette règle est loin d'être absolue, et l'on conçoit que pour les expéditions en faveur desquelles l'intéressé peut, suivant les circonstances, être appelé à requérir tantôt l'un, tantôt l'autre de ces deux régimes (v. g. les bestiaux, les légumes secs, la verrerie commune), il y aurait tout avantage à ce que les tarifs et services les concernant fussent réunis ou tout au moins rapprochés les uns des autres, quand ce ne serait que pour pouvoir en comparer les conditions et le fonctionnement.

Ce faible inconvénient n'a pas paru suffisant à contrebalancer les avantages de la division qui a été adoptée.

**651.** Les tarifs, tant de grande que de petite vitesse, sont, les uns et les autres, subdivisés en tarifs généraux et tarifs spéciaux.

Cette division s'imposait, et il n'y aurait rien à ajouter aux explications qui ont été données à son sujet, si la distinction juridique qu'il convient de faire entre ces deux sortes de tarifs (V. n° 613) avait toujours été scrupuleusement respectée.

Mais une véritable confusion s'est produite à cet égard, confusion qui eût peut-être été évitée si la terminologie des chemins de fer avait donné à ce qu'elle appelle un tarif spécial le nom de tarif conditionnel, seul capable d'en indiquer le véritable caractère. En fait, parmi les tarifs dits spéciaux, — notamment ceux applicables aux voyageurs, — on rencontre de véritables tarifs généraux, au sens technique et juridique de ce mot; inversement, parmi les tarifs généraux figure un tarif tout au moins, — le tarif général commun de grande vitesse, — qui est, par l'une de ses clauses, un véritable tarif conditionnel (V. n° 1087).

**652.** Soit pour la grande, soit pour la petite vitesse, les tarifs généraux comprennent ordinairement en un texte unique les prix et conditions pour les expéditions de toute sorte; ils se subdivisent simplement, dans un but d'ordre et de clarté, en quelques chapitres dont le détail sera donné plus loin, n° 672 et n° 807.

**653.** Les tarifs spéciaux ont dû, à cause de la multiplicité et de la diversité de leur application, être beaucoup plus divisés. Ils comportent en premier lieu, en un texte séparé, les conditions générales qui leur sont, sur un même réseau, applicables à tous; puis autant de tarifs distincts qu'il a été nécessaire d'en créer pour réunir dans chacun



d'eux les transports offrant une analogie suffisante, tant au point de vue de leur nature qu'au point de vue des conditions particulières de leur exécution.

**654.** Afin de rendre plus faciles l'étude des tarifs et les recherches auxquelles ils peuvent donner lieu de la part des intéressés, la répartition des diverses catégories de transports dans les tarifs spéciaux a été autant que possible unifiée; si cette unification est encore fort loin d'être complète, même sur les grands réseaux, dans les tarifs de grande vitesse, elle l'est à peu près dans ceux de petite vitesse, et chaque numéro de tarif spécial de petite vitesse correspond aujourd'hui, quel que soit le réseau, à une même nature de marchandises ou de réglementation.

Bien qu'on ait à revenir plus loin sur le détail des tarifs, il paraît utile de donner, dès maintenant, un aperçu d'ensemble sur le numérotage des tarifs spéciaux, avec indication des transports auxquels ils se rapportent :

### *1<sup>o</sup> Grande vitesse (1)*

1. — Billets simples, cartes de circulation à demi-tarif.
2. — Billets d'aller et retour ordinaires.
3. — Abonnements pour voyageurs.
4. — Places de luxe, trains spéciaux, transports funéraires.
5. — Voyages circulaires et d'excursion.
6. — Billets d'aller et retour à longue validité.
7. — Émigrants.
8. — Billets collectifs pour sociétés diverses.
11. — Animaux vivants.
12. — Équipages de chasse et de course; animaux reproducteurs.
14. — Denrées, fruits, légumes, petits animaux.
15. — Finances et valeurs.
16. — Emballages en retour.
19. — Animaux et objets admis aux concours ou aux expositions.
20. — Formalités en douane.
21. — Transports en wagons spéciaux.
28. — Voitures.
30. — Marchandises exportées.

---

(1) Dans la nomenclature des tarifs de grande vitesse on a omis à dessein quelques numéros, soit que les tarifs auxquels ils correspondent n'existent que sur un petit nombre de réseaux, soit que les transports auxquels se rapportent ces tarifs ne soient pas encore suffisamment uniformisés sur les divers réseaux.

*2<sup>o</sup> Petite vitesse*

1. — Animaux vivants.
2. — Céréales, farines, graines, pommes de terre.
3. — Denrées, fruits, légumes, lait.
4. — Eau de mer, sel.
5. — Betteraves, sucres.
6. — Boissons.
7. — Combustibles minéraux.
8. — Combustibles végétaux.
9. — Bois divers.
10. — Chaux, ciments, plâtres.
11. — Matériaux de construction.
12. — Pierres et terres servant aux arts et métiers.
13. — Minerais.
14. — Produits métallurgiques.
15. — Résines et bitumes, huiles minérales et combustibles.
16. — Corps gras et leurs dérivés.
17. — Matières tinctoriales.
18. — Produits chimiques.
19. — Papiers et matières premières.
20. — Tissus et textiles.
21. — Produits céramiques, verrerie.
22. — Amendements, engrais.
23. — Arbres et arbustes vivants; foins, fourrages, paille.
24. — Mobiliers, objets manufacturés, etc.
25. — Emballages.
26. — Emballages en retour.
27. — Dépouilles d'animaux et produits accessoires.
28. — Matériel de fêtes, de foires, d'entrepreneurs, etc.; voitures.
29. — Réglementations diverses.
30. — Marchandises exportées.

**655.** Tous les numéros ci-dessus indiqués sont ceux de tarifs intérieurs des compagnies françaises.

Pour les tarifs communs on emploie les mêmes nombres, auxquels on ajoute un chiffre de centaine, suivant les distinctions ci-après :

— Les tarifs de la série 100 (101, 102, 103, etc.) sont des tarifs spéciaux communs entre administrations françaises de chemins de fer;

— La série 200 comprend des tarifs spéciaux communs entre chemins de fer français, chemins de fer étrangers et entreprises de navigation;

— La série 300, des tarifs spéciaux communs d'exportation ou de transit;

— La série 400, des tarifs d'exportation et de transit auxquels participent des chemins de fer étrangers et des entreprises de navigation.

Les chiffres de droite des numéros sous lesquels on désigne les divers tarifs communs correspondent à peu près exactement à ceux des tarifs intérieurs : 103 sera le numéro des tarifs communs aux administrations françaises de chemins de fer et concernant soit les abonnements de voyageurs, soit les transports de denrées à petite vitesse; 215 est le numéro d'un tarif commun au réseau français de l'Ouest, aux bateaux à vapeur de Dieppe à Newhaven et au chemin de fer anglais du London Brighton et South Coast, applicable au transport à grande vitesse des finances et valeurs; 328 est le numéro des tarifs d'exportation communs aux administrations françaises pour le transport à petite vitesse des voitures; etc., etc.

La nomenclature des tarifs communs comprend en outre quelques numéros qui ne pouvaient trouver place dans la liste, donnée n° 654, des tarifs spéciaux intérieurs. On ne pouvait, par exemple, reprendre dans ceux-ci les « marchandises en général », tandis qu'on trouve des tarifs communs pour marchandises en général ou pour marchandises diverses : ils portent les n°s 100, 200, 300 et 400. De même les transports dits de « bagages non accompagnés » ne sont repris dans aucun tarif spécial intérieur, et font cependant l'objet d'un tarif commun de grande vitesse qui porte le n° 110.

**656.** On a vu n° 621 qu'il est bon, en général, de caractériser chaque tarif par l'emploi des mots « général » ou « spécial », « commun » ou « intérieur », ce dernier toutefois pouvant être sous-entendu. D'autre part, étant donné qu'on retrouve en grande et en petite vitesse les mêmes numéros de tarifs, et que le numérotage est identique sur les divers réseaux, il s'ensuit que, pour désigner avec précision un tarif intérieur, il est indispensable de faire connaître non seulement son numéro, mais encore s'il est de grande ou de petite vitesse et quel est le réseau qu'il concerne. Ainsi l'on doit dire : *tarif spécial G. V. n° 6 Nord*, ou simplement *tarif G. V. 6 Nord*, car les tarifs n° 6 sont tous des tarifs spéciaux; mais l'indication du réseau est absolument nécessaire, parce que si l'on disait simplement « tarif grande vitesse 6 » sans indiquer de quel réseau il s'agit, on se trouverait désigner ainsi l'ensemble des tarifs spéciaux de grande vitesse portant sur les divers réseaux français le n° 6.

Pour les tarifs communs il faut même indiquer le nom de toutes les

administrations participantes et, de plus, la nature de la marchandise, lorsqu'elle ne correspond pas suffisamment à la nomenclature donnée plus haut. Exemple : Tarif (spécial commun) P. V. 217 Est, Chemins allemands; *Cryolythe*.

## SECTION V

### *Les publications officielles des tarifs et le Recueil-Chaix.*

657. Éditions des tarifs publiées par les administrations intéressées. — 658. Le recueil publié par la librairie Chaix n'engage pas la responsabilité des administrations de voies ferrées. — 659. Et ne peut, *a fortiori*, prévaloir contre le texte officiel des tarifs. — 660. Les administrations de chemins de fer sont tenues de mettre à la disposition du public, dans leurs gares, des éditions officielles de leurs tarifs. — 661. Division du Recueil-Chaix. — 662. Schéma général du Chaix G.V. — 663. Schéma général du Chaix P. V.

657. Les nos 425 à 427 ont fait connaître quelles sont les obligations légales des chemins de fer en ce qui concerne la publicité que doivent recevoir les tarifs homologués.

Pour satisfaire à ces obligations, les administrations intéressées publient des éditions officielles de leurs tarifs : tarifs généraux, avec barèmes et tableaux de distances, tarifs spéciaux intérieurs et tarifs communs auxquels chacune participe.

Ces éditions, établies sur feuilles détachées ou réunies en volumes, sont communiquées et même vendues dans les gares à tous ceux qui le désirent. Mais on conçoit combien une telle publication, dont l'obligation n'est imposée, à chaque compagnie, que pour les « tarifs qui lui sont propres » (1), serait insuffisante à satisfaire aux besoins du public : un négociant désireux d'expédier des marchandises de Nancy sur Chartres, par exemple, ne trouverait à Nancy que les tarifs auxquels participe la compagnie de l'Est, alors que le transport intéresse cependant non seulement ce réseau, mais encore ceux de la Grande Ceinture, de l'Orléans et de l'État; les employés du chemin de fer seraient eux-mêmes fort embarrassés, à la gare de Nancy, pour établir la taxe la plus économique, s'ils ne possédaient une collection complète des tarifs des réseaux appelés à concourir au transport.

Aussi l'Administration supérieure a-t-elle insisté auprès des compagnies de chemins de fer (2), sans résultat jusqu'à présent, en vue de la création, par elles, d'un recueil général officiel des tarifs.

(1) Cass. civ. 26 nov. 1895 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Guillemin).

(2) Circ. min. 22 févr. et 19 mai 1893.

**658.** La seule publication générale des tarifs qui soit faite en France à l'heure actuelle émane de la maison Chaix (1); elle est connue sous le nom de « Recueil-Chaix » et porte pour titre : « Recueil général des tarifs des chemins de fer et de leurs correspondances, pour les transports à grande et à petite vitesse, des voyageurs, marchandises, messagerie, valeurs, denrées, voitures, animaux, etc., établis d'après les documents officiels de l'Administration. »

Cette publication comprend tous les tarifs et règlements susceptibles d'intéresser la portion française d'un transport quelconque par voie ferrée. Reproduisant les documents fournis par les administrations de chemins de fer et constamment tenue à jour par leurs soins, elle présente les plus sérieuses garanties. Elle n'a cependant pas de caractère officiel (2), et les administrations ne peuvent être rendues responsables des erreurs que contiendrait une « publication privée » (3) n'émanant pas directement d'elles-mêmes.

Au reste, chaque volume du Recueil-Chaix porte à sa première page un avertissement ainsi conçu :

« Les renseignements contenus dans ce recueil sont publiés d'après les Tarifs officiels des Compagnies; cependant, malgré la garantie que présentent de tels documents, nous n'entendons pas assumer la responsabilité des inexactitudes qui auraient pu se glisser dans leur reproduction. »

**659.** D'autre part, on a déjà vu, n° 201, qu'un renseignement erroné donné par un agent, ou une erreur dans l'édition officielle d'un tarif, ne sauraient prévaloir contre le texte même du tarif; à plus forte raison en est-il ainsi des erreurs qui pourraient être reconnues dans le Recueil-Chaix (4).

**660.** Lorsque, dans les gares, on demande à consulter les tarifs, c'est généralement le Recueil-Chaix qui est mis à la disposition du public. On ne peut exiger plus lorsqu'il s'agit de tarifs étrangers au réseau auquel la gare appartient, mais lorsqu'on demande à consulter les tarifs de ce réseau lui-même on est toujours en droit d'exiger que les documents communiqués aient un caractère officiel : si de tels documents ne peuvent prévaloir contre le texte même du tarif homo-

(1) Imprimerie et librairie centrale des chemins de fer, 20, rue Bergère, Paris.

(2) Circ. min. 22 févr. et 19 mai 1893 citées au numéro précédent.

(3) Dans ce sens, arrêt cour de Caen 28 févr. 1900 (Ch. de fer de l'Ouest c. Gilbert), rendu au sujet de la responsabilité d'une erreur dans les horaires publiés au Livret Chaix pour les voyageurs.

(4) Cass. civ. 26 juin 1893 (Ch. de fer de l'Ouest c. Gouarne).

logué, ils peuvent du moins engager, dans certains cas, la responsabilité civile et même la responsabilité pénale de leurs auteurs ou éditeurs (V. nos 202 et 204).

**661.** Le Recueil-Chaix forme deux volumes in-folio très compacts : l'un, consacré à la grande vitesse, compte 676 pages de texte très fin et très serré (édition de juillet 1910), l'autre, consacré à la petite vitesse, plus volumineux encore, a 1 752 pages environ. On conçoit que les personnes non familiarisées avec ces publications éprouvent quelque hésitation, on pourrait presque dire un véritable effroi, à la seule pensée d'y faire des recherches; cependant un peu de patience et beaucoup d'attention suffisent, en général, pour y trouver les renseignements dont on peut avoir besoin sur la tarification et la réglementation des transports par voie ferrée.

**662.** Le Recueil-Chaix de grande vitesse, ou plus simplement le « Chaix G. V. », comme on dit dans les gares, ouvre sa première page sur les « conditions d'application uniformes » des tarifs généraux de grande vitesse pour les « chemins de fer du Nord, de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans, de l'État, du Midi, de l'Ouest et des Ceintures de Paris ».

A la suite des conditions des tarifs généraux viennent les renseignements ci-après, qui en sont comme les annexes :

1° Nomenclature des grandes gares ou stations de chaque réseau;

2° Nomenclature des gares communes et des gares distinctes en communication par rails;

3° Règlement sur le mode de conditionnement des objets taxés *ad valorem* (V. n° 223, p. 136, note 2)

4° Barèmes des prix applicables au transport des voyageurs et des chiens; aux excédents de bagages; aux articles de messagerie et marchandises; aux denrées; aux finances, valeurs et objets d'art; aux voitures; aux cercueils; aux animaux.

Ces renseignements sont eux-mêmes suivis des deux tarifs généraux communs applicables l'un au transport des « articles de messagerie, marchandises et denrées », l'autre au « transit par Paris des voyageurs, voitures, pompes funèbres et animaux ».

Les tarifs spéciaux occupent le reste du volume :

1° Conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux de grande vitesse ne concernant pas les voyageurs, les bagages et les chiens;

2° Tarifs spéciaux communs (colis postaux; tarifs 101, 103, 105, 114, 314 en partie; tarifs 110, 115, 116, 121, 128 et 328 dans leur entier);

3° Tarifs spéciaux, tarifs de factage et de réexpédition, tarifs internationaux, groupés réseau par réseau, dans l'ordre suivant : Nord (p. 101), Est (p. 201), Paris-Lyon-Méditerranée (p. 301), Orléans (p. 431), État (p. 501), Midi (p. 601), Ouest (p. 701); chaque réseau ayant à sa suite les tarifs des lignes secondaires voisines;

4° Tarifs communs non compris dans le 2° ci-dessus (p. 901).

Un certain nombre de pages réservées dans la numérotation après chaque groupe de lignes, permet de ne changer que très peu la pagination lors de la mise à jour des éditions trimestrielles du recueil.

**663.** Le « Chaix P. V. » se divise en trois parties :

La *première partie* comprend :

1° Des tables des localités françaises et de certaines localités étrangères desservies par les chemins de fer;

2° Les conditions générales d'application des tarifs généraux de petite vitesse; celles des tarifs spéciaux; la convention internationale sur le transport des marchandises et ses dispositions complémentaires;

3° Une table générale des marchandises, faisant connaître, pour chacune d'elles, la série du tarif général à laquelle elle appartient et les tarifs spéciaux dans lesquels elle est reprise (V. n° 1075);

4° La nomenclature des gares de chaque réseau, avec indication des appareils de levage dont elles sont munies et des transports qu'elles peuvent expédier ou recevoir;

5° Des tableaux de distances et des barèmes pour chaque réseau;

6° Les tarifs de camionnage et de réexpédition (1);

7° Des croquis faisant connaître les « dimensions du gabarit (V. n° 752) des diverses compagnies »;

8° La table alphabétique des points de transit;

9° Les réglementations « diverses » qui font l'objet, sur chaque réseau, du « tarif spécial P. V. n° 29 » (V. n° 863);

10° Le « tarif spécial commun P. V. n° 100 » (marchandises en général);

11° La « liste des bureaux succursales » et la « nomenclature des publications mises en vente par les compagnies » (2).

La *deuxième partie* donne le texte des tarifs spéciaux et des tarifs communs. Le classement de ces tarifs est fait à la fois par ordre numérique et par nature de marchandises, c'est-à-dire qu'on trouve successivement tous les tarifs 1, 101, 201, etc., applicables aux animaux vivants, puis les tarifs 2, 102, 202, etc., intéressant les céréales, et ainsi de suite (V. nos 654 et 655).

(1) Les renseignements qui font l'objet des alinéas 4° à 6° sont groupés par réseau.

(2) Ancien réseau de l'État et réseau de l'Ouest racheté compris (V. n° 528).

Pour les renseignements qui font l'objet des première et deuxième parties, les réseaux sont rangés dans l'ordre suivant : Ceinture de Paris, Grande Ceinture, Est, État (ancien réseau), Midi, Nord, Orléans, État (Ouest racheté), Paris-Lyon-Méditerranée.

Enfin la *troisième partie* contient la tarification des chemins de fer divers, groupés d'après les grands réseaux auxquels ils se rattachent.

En voici la liste, à titre documentaire :

#### *Réseau de l'Est*

Chemins de fer exploités par la compagnie de l'Est et non compris dans sa concession ; — *Lignes d'intérêt général* : Wassy à Saint-Dizier ; Wassy à Doulevant-le-Château ; — *Lignes d'intérêt local* : Avricourt à Blâmont et à Cirey ; Rambervillers à Charmes ; Département des Ardennes ;

Chemins de fer de Gorcy à la frontière de Belgique vers Signeulx ;

Chemins de fer vicinaux (*Réseau de la Haute-Saône avec prolongement dans le Jura de Pesmes à Dôle*) ;

Étival à Senones ;

Chemins de fer Économiques ; — Ligne de Gudmont à Rimaucourt, de Thiaucourt à Toul et Tramways de Seine-et-Marne ;

Chemins de fer Départementaux ; — Lignes La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail et Lagny à Mortcerf ;

Compagnie Meusienne de chemins de fer ;

Guë à Menaucourt ;

Tramways des Vosges ;

Banlieue de Reims et extensions ;

Chemins de fer départementaux des Ardennes ;

Tramway de Lunéville à Einville ;

Chemins de fer et Minières Prince-Henri ;

Chemins de fer départementaux de l'Aube ;

Chemin de fer de Foulain à Nogent-en-Bassigny ;

Chemin de fer de la vallée de Celles ;

Chemins de fer du sud de l'Aisne.

#### *Réseau de l'État (avant le rachat de l'Ouest)*

Lignes concédées, exploitées par l'administration des chemins de fer de l'État ; — Ligne de Ligré-Rivière à Richelieu et Tramways de la Vendée ;

Chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou ;

Chemins de fer économiques des Charentes ;



Chemins de fer Départementaux (*Réseau des Charentes et des Deux-Sèvres et ligne d'Angoulême à Matha*);  
 Chemin de fer sur route de Challans à Fromentine;  
 Compagnie française des Chemins de fer à voie étroite; — Lignes de Nantes à Légé et de Nantes à Rocheservière;  
 Tramways départementaux des Deux-Sèvres;  
 Chemins de fer d'intérêt local du Morbihan; — Lignes de Pornic à Paimboeuf et de Saint-Nazaire à La Roche-Bernard, avec embranchements.

#### *Réseau du Midi*

Chemins de fer d'intérêt local du département des Landes;  
 Chemin de fer d'intérêt local de Soustons à Léon;  
 Chemins de fer du Born et du Marensin;  
 Tramways de la Chalosse et du Béarn;  
 Chemins de fer Économiques; — Lignes des Landes, de la Gironde, de Nizan à Luxey, du Blayais et de Lacanau à Lacanau-Océan;  
 Chemin de fer d'intérêt local de Luxey à Mont-de-Marsan;  
 Tramway de Bordeaux à Camarsac;  
 Chemins de fer du Médoc; — Lignes d'intérêt général de Bordeaux à Pointe-de-Grave; lignes d'intérêt local de Castelnau à Margaux et de Pauillac au Port-des-Pilotes;  
 Tramway à vapeur de Bordeaux à Cadillac;  
 Chemins de fer à voie étroite et tramways à vapeur du Tarn;  
 Chemins de fer de Pierrefitte à Cauterêts et à Luz;  
 Chemins de fer du Sud-Ouest;  
 Chemins de fer de Pau-Oloron-Mauléon;  
 Tramways à vapeur du département de l'Aude.

#### *Réseau du Nord*

Enghien à Montmorency;  
 Chauny à Saint-Gobain;  
 Hermes à Beaumont-Persan;  
 Hazebrouck à Merville;  
 Aulnoye à Pont-sur-Sambre;  
 Vélou-Bertincourt à Saint-Quentin;  
 Achiet à Bapaume et à Marcoing;  
 Boisieux à Marquion;  
 Marquion à Cambrai;  
 Tramway à vapeur d'Ardres à Pont-d'Ardres;  
 Roisel à Hargicourt;

Crécy-Mortiers à La Fère;  
 Anvin à Calais;  
 Somain à Anzin et à la frontière belge;  
 Chemin de fer des Mines de Lens;  
 Chemins de fer Économiques; — Ligne de Valmondois à Marines;  
 Réseau départemental de la Somme; Ligne de Bussy à Ercheu,  
 d'Aumale à Envermeu et d'intérêt local du département du Nord  
 (groupe Sud);  
 Chemin de fer de Saint-Quentin à Guise;  
 Chemins de fer départementaux de l'Aisne;  
 Chemin de fer de Marle à Montcornet;  
 Chemin de fer de Ribémont à La Ferté;  
 Chemin de fer de Guise à Catelet;  
 Chemin de fer du Cambrésis;  
 Tramway électrique d'Étapes à Paris-Plage;  
 Chemins de fer d'Intérêt local; — Lignes d'Estrées-Saint-Denis à  
 Froissy, de Milly à Formerie, de Noyon à Guiscard et à Lassigny, de  
 Méru à Labosse;  
 Chemin de fer d'intérêt local d'Aire à Fruges et de Rimeux-Gournay  
 à Berck;  
 Chemins de fer des Flandres;  
 Maubeuge à Villers-Sire-Nicole;  
 Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq;  
 Bettrechies à Hon et à Bavai;  
 Chemin de fer des Mines de Marles;  
 Montérollier-Buchy à Saint-Saëns;  
 Chemins de fer économiques du Nord; — Lignes de Saint-Amand  
 à Hellemmes et d'Armentières à Halluin;  
 Société anonyme des Hauts fourneaux, Forges et Aciéries de Denain  
 et d'Anzin;  
 Chemins de fer d'intérêt local du nord de la France;  
 Chemins de fer économiques du Nord; — Ligne de Lens à Frévent  
 et ligne de Portel à Boulogne-sur-Mer et à Bonningues.

#### *Réseau d'Orléans*

Chemins de fer Départementaux (*Réseaux Nord et Sud d'Indre-et-Loire*);  
 Chemins de fer Économiques; — Lignes de Bourges à Dun-sur-Auron  
 et à Laugère; d'Argent à La Guerche, de Neuilly à Saint-Satur et de  
 Marçais à Saint-Florent; de Châteaumeillant à La Guerche et de San-  
 coins à Lapeyrouse;

Chemins de fer du Périgord;  
 Tramways de Saumur et extensions;  
 Tramways de la Vienne;  
 Chemins de fer d'intérêt local du Morbihan (*Réseau départemental du Morbihan*);  
 Tramways de l'Indre;  
 Tramway de La Trinité-sur-Mer à Étrel;  
 Tramways à vapeur de Loir-et-Cher;  
 Tramways du Loiret;  
 Tramway de Pithiviers à Toury.

*Réseau de l'État (Ouest racheté)*

Mamers à Saint-Calais;  
 Montsecret à Tinchebrai et aux Maures;  
 Chemins de fer de la Manche;  
 Chemins de fer Départementaux; — Ligne de Valognes et Montebourg à Barfleur;  
 Chemins de fer départementaux de la Mayenne;  
 Chemins de fer départementaux du Finistère;  
 Tramways d'Eure-et-Loir;  
 Compagnie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris;  
 Tramway de Saint-Romain-de-Colbosc;  
 Caen à la Mer;  
 Châteaubriant à La Chapelle-Glain;  
 Cormeilles à Glos-Montfort et extensions;  
 Chemins de fer du Calvados;  
 Chemins de fer des Côtes-du-Nord.

*Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée*

Chemin de fer du Vieux-Port de Marseille;  
 Genève-Eaux-Vives à Chêne-Bourg-Frontière;  
 Saint-Victor à Cours;  
 Saint-Victor à Thizy;  
 Chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône;  
 Miramas à Port-de-Bouc;  
 Chemins de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon;  
 Chemins de fer Économiques; — Réseau de l'Allier, ligne de Dompierre-sur-Besbre à Lapalisse, et Réseau départemental de la Nièvre;  
 Chemins de fer Départementaux; — Lignes de Laroche à l'Isle-sur-Serein; de Montereau à Château-Landon; de l'Ardèche et de la Haute-

Loire; de Florac à Sainte-Cécile-d'Andorge; de Digoin à Étang et de Bourbon-Lancy à Toulon sur-Arroux; réseau de la Corse;

Chemins de fer du Sud de la France; — Réseau de l'Isère; lignes d'intérêt général de Meyrargues à Nice, de Colomars à Annot et de Digne à Saint-André; lignes d'intérêt local de Toulon à Hyères et à Saint-Raphaël, et de Cogolin à Saint-Tropez;

Tramways départementaux de la Côte-d'Or;

Chemins de fer de la Limagne;

Chemins de fer de la Camargue;

Chemins de fer de la Drôme;

Tramways électriques de Viricelles-Chazelles à Saint-Symphorien-sur-Coise et extensions;

Chemins de fer économiques du Nord (*Réseaux de l'Isère et de la Haute-Savoie*);

Voies ferrées du Dauphiné;

Chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais;

Tramway de Voiron à Saint-Béron;

Tramway de Pontcharra, La Rochette et Allevard-les-Bains;

Saint-Georges-de-Commiers à La Mure;

Chemins de fer économiques du Sud-Est;

Tramway d'Annecy à Thônes;

Chemins de fer Vicinaux (*Réseau du Jura*);

Tramway de Pontarlier à Mouthe;

Chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire  
Andelot à Levier;

Chemins de fer du Beaujolais;

Chemins de fer d'intérêt local de l'Yonne;

Billom à Vertaizon;

Tramway de Grenoble à Chapareillan;

Chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault;

Chemins de fer régionaux de Franche-Comté;

Chemins de fer départementaux de la Loire;

Chemin de fer d'Amplepuis à Saint-Vincent-de-Reins;

Société des chemins de fer du Centre;

Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne;

Les Aiguilles-du-Cluzel à Roche-la Molière;

Tramways Sud de Seine-et-Marne.

---

## CHAPITRE II

### TARIFS GÉNÉRAUX

---

#### *Observations préliminaires.*

664. Les tarifs généraux de chaque réseau constituent le droit commun des transports par voie ferrée sur ce réseau. — 665. Leurs conditions ne peuvent pas être plus onéreuses, pour le public, que celles résultant du cahier des charges. — 666. Rappel de la distinction à faire entre les conditions relatives à la consistance de l'expédition et celles concernant l'exécution du transport. — 667. Les conditions d'application des tarifs généraux sont sensiblement les mêmes pour la grande vitesse et pour la petite vitesse. — 668. Il ne peut y avoir qu'un seul tarif général pour chaque ligne ou concession. — 669. Le texte des tarifs généraux est uniforme pour les six grands réseaux et les chemins de fer de Ceinture de Paris, mais il n'est pas commun à ces réseaux. — 670. Intérêt de cette remarque. — 671. En cas de transport empruntant plusieurs réseaux, les tarifs de chacun de ces réseaux sont successivement applicables au parcours correspondant.

864. Les explications précédemment données, n° 613 et suivants, sur le caractère qui distingue les tarifs généraux des tarifs spéciaux, aboutissent à cette conclusion que les tarifs généraux doivent être considérés comme constituant le droit commun des transports par chemins de fer, ou, en d'autres termes, l'ensemble des règles applicables d'office, sur chaque réseau, à un transport confié au chemin de fer sans réquisition ni acceptation, expresse ou implicite, de conditions particulières d'aucune sorte.

665. Il est clair, dès lors, ainsi qu'on l'a déjà dit n° 615, qu'un tarif ne peut conserver le caractère de tarif général, que s'il laisse subsister dans leur intégralité les obligations imposées aux concessionnaires de chemins de fer par leur cahier des charges, et s'il ne restreint en rien les droits corrélatifs du public.

Celui-ci doit pouvoir jouir de la totalité des avantages que l'acte de concession a voulu lui conserver ou lui assurer, et dont une modification de cet acte est seule capable de le priver. Or, les arrêtés mi-

nistériels et les décisions homologatives des tarifs ne peuvent en aucun cas prévaloir contre les cahiers des charges ou l'ordonnance du 15 novembre 1846, ni dépasser les limites que ces documents ou ceux de même autorité légale ont assignées à leur action (V. n° 173); d'autre part, le tarif du cahier des charges n'est jamais directement applicable (V. n° 255), et les tarifs spéciaux peuvent seuls contenir des « conditions », auxquelles doivent toujours correspondre des abaissements de prix ou des avantages spéciaux (V. nos 613 à 615). Les tarifs généraux, applicables d'office, ne sauraient donc sans illégalité imposer aux transports un traitement plus onéreux que celui résultant explicitement ou implicitement du cahier des charges : s'il en était autrement, le public serait dépouillé d'une partie de ses droits.

666. Mais, pour ne pas donner une portée exagérée au principe qui vient d'être rappelé, il convient de ne pas perdre de vue la distinction à faire, parmi les conditions des tarifs, entre celles de ces conditions qui concernent la consistance même ou le conditionnement de l'expédition, et celles qui affectent le mode d'exécution du contrat de transport : ces dernières seules (v. g. délais, responsabilité, transport à découvert) rendent la demande de l'expéditeur nécessaire, et caractérisent le tarif spécial, parce que ce sont des clauses du contrat, par lesquelles l'expéditeur renonce à une partie des avantages que lui accorde le cahier des charges; les premières au contraire (v. g. nature de la marchandise, poids minimum, mode d'emballage, destination) sont remplies par l'expédition, même avant la formation du contrat : elles ne peuvent, par conséquent, mettre obstacle à ce que les tarifs dans lesquels elles figurent soient applicables d'office aux expéditions se présentant dans les conditions requises, et lesdits tarifs ne perdent point, par l'effet de ces conditions seules, le caractère de tarifs généraux.

Ce n'est pas, en effet, priver l'expéditeur d'une partie de ses droits, que de faire bénéficier de prix spéciaux telle nature de marchandise, tel poids minimum, tel mode d'emballage, telles ou telles relations; et c'est pourquoi l'on a pu voir, n° 614, la Cour de cassation décider, avec raison, que l'annexe du tarif général de la compagnie du Midi, qui fixe des prix réduits pour certaines marchandises, d'un tonnage déterminé, sur certaines relations, « ne forme avec le tarif général qu'un seul et même tarif » (1).

---

(1) Cass. civ. 4 mars 1907, déjà cité n° 614.

**667.** Les tarifs généraux ont été divisés en tarifs généraux de grande vitesse et tarifs généraux de petite vitesse, avec des *conditions générales d'application* propres à chacune de ces deux divisions; mais il est évident que ces conditions d'application, n'étant que la reproduction ou la paraphrase de celles du cahier des charges, restent sensiblement les mêmes pour les deux branches du trafic.

Elles ne diffèrent que par les prix à payer, par quelques points de détail, et enfin par ce fait que certains transports ne sont prévus que dans les tarifs généraux de grande vitesse (v. g. voyageurs, bagages, chiens, etc.), tandis que d'autres ne sont, au contraire, prévus que dans les tarifs généraux de petite vitesse (v. g. matières explosibles, matériel roulant sur rails, etc.).

**668.** D'autre part, les tarifs généraux étant applicables d'office et ne pouvant que reproduire les conditions des cahiers des charges, en y apportant les développements et précisions convenables, mais sans les modifier dans un sens défavorable au public, il s'ensuit qu'il ne peut y avoir qu'un seul tarif général pour une même ligne ou une même concession.

De là l'usage où l'on est ordinairement d'employer cette expression au singulier et de dire, par exemple, « le tarif général G. V. » pour « les conditions d'application des tarifs généraux de grande vitesse applicables à la ligne considérée ».

**669.** Le texte des conditions générales d'application des tarifs généraux, tant de grande que de petite vitesse, est, à l'exception des prix et de quelques cas particuliers, identique pour les six grands réseaux et les chemins de fer de Ceinture de Paris; mais, malgré cette uniformité, il n'y a pas communauté, à cet égard, entre ces réseaux: leurs tarifs généraux ne sont pas des tarifs communs (V. n° 617) et chacun d'eux doit être appliqué séparément aux lignes qu'il concerne.

**670.** Cette remarque est d'un grand intérêt pour le calcul des taxes, lorsque les barèmes applicables sont à base décroissante, parce que le sectionnement du parcours entraîne généralement une taxe plus élevée.

Soit, par exemple, une expédition allant de Remiremont à Lavour, et à laquelle serait applicable un barème égal à celui de la 4<sup>e</sup> classe

du cahier des charges (*supra* n° 268). Le trajet à parcourir comprend (V. n° 456 *in fine*) :

Sur le réseau de l'Est . . . . .	161	kilomètres
Sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée . . . . .	402	—
Sur le réseau d'Orléans . . . . .	300	—
Sur le réseau du Midi . . . . .	16	—
	879	kilomètres
TOTAL . . . . .		

Si l'on suppose l'application du tarif commune aux quatre réseaux intéressés, la base étant de 4 centimes par tonne et par kilomètre au delà de 300 kilomètres, on devra calculer de bout en bout :

$$879 \times 0,04 = 35^{\text{f}} 16 \text{ par tonne}$$

Mais l'application du tarif n'étant pas commune, le calcul devra se faire séparément sur chaque réseau, en employant, s'il y a lieu, les bases afférentes aux faibles parcours :

Est, 161 kilomètres à 5 centimes . . . . .	8 <sup>f</sup> 05
Paris-Lyon-Méditerranée, 402 kilomètres à 4 centimes. . . . .	16 08
Orléans, 300 kilomètres à 5 centimes, au maximum de. . . . .	12 »
Midi, 16 kilomètres à 8 centimes . . . . .	1 28
TOTAL . . . . .	37 <sup>f</sup> 41

**671.** L'application successive de tarifs distincts ne présente, au point de vue juridique, aucune difficulté :

« Dans le cas où plusieurs compagnies coopèrent à un même transport, l'expéditeur, en traitant avec la première, se soumet implicitement aux tarifs de toutes celles qui prennent successivement en charge la marchandise; par suite, dans ses relations avec la compagnie originaire, les tarifs des compagnies subséquentes lui sont opposables quant au parcours effectué sur leurs réseaux (1). »

C'est là une règle fondamentale, qui s'applique aussi bien aux tarifs généraux qu'aux tarifs spéciaux : les conditions du contrat sont, sur chaque tronçon d'un même parcours, celles du tarif applicable, sur ce tronçon, à l'expédition considérée.

(1) Cass. civ. 1<sup>er</sup> déc. 1897 (Ch. de fer de l'État, de l'Ouest et du Nord c. Baron et autres).



## SECTION PREMIÈRE

*Commentaire des tarifs généraux de grande vitesse.*

672. Ordre et division du sujet.

672. Le schéma des tarifs généraux de grande vitesse est le suivant :

CHAPITRE I. — *Voyageurs*. — Prix de transport et conditions d'application (art. 1 à 7).

Section I. — Prix de transport et conditions d'application pour les

- § 1. — *Bagages* (art. 8 à 13).
- § 2. — *Articles de messagerie et marchandises* (art. 14).
- § 3. — *Denrées* (art. 15 et 15 bis).
- § 4. — *Finances, valeurs, objets d'art* (art. 16 et 17).
- § 5. — *Chiens* (art. 18 à 21).
- § 6. — *Marchandises ne pesant pas 200 kg. sous le volume de 1 mètre cube* (art. 22).
- § 7. — *Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles* (art. 23).

CHAP. II.

Section II. — Frais accessoires pour les mêmes transports (art. 24 à 29).

Section I. — Prix de transport et conditions d'application pour les

- § 1. — *Voitures* (art. 30 et 31).
- § 2. — *Pompes funèbres* (art. 32).
- § 3. — *Animaux* (art. 33 à 37).

CHAP. III.

Section II. — Frais accessoires pour les mêmes transports (art. 38 à 41).

CHAPITRE IV. — *Dispositions générales* (art. 42 à 63).

Dans l'étude ci-après on conservera à peu près cet ordre, et les

différents articles de chaque paragraphe seront successivement étudiés, autant que possible individuellement et à leur rang numérique.

Cette étude est divisée de la manière suivante :

- § 1. Voyageurs (n<sup>os</sup> 673 à 694).
- § 2. Bagages (n<sup>os</sup> 695 à 718).
- § 3. Articles de messagerie, marchandises et denrées (n<sup>os</sup> 719 à 722).
- § 4. Finances, valeurs, objets d'art (n<sup>os</sup> 723 à 730).
- § 5. Chiens (n<sup>os</sup> 731 à 744).
- § 6. Marchandises ne pesant pas 200 kilos sous le volume de 1 mètre cube; masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles (n<sup>os</sup> 745 à 749).
- § 7. Voitures; pompes funèbres (n<sup>os</sup> 750 à 754).
- § 8. Animaux vivants (n<sup>os</sup> 755 à 763).
- § 9. Dispositions diverses (n<sup>os</sup> 764 à 806).

### § 1. — Voyageurs.

(Chapitre premier des Tarifs généraux G. V.)

673. Article 1<sup>er</sup> : prix de transport pour les voyageurs à plein tarif; ce prix ne doit pas être dépassé. — 674. Article 2 : militaires et marins, renvoi à un autre chapitre. — 675. Article 3 : prix de transport pour les enfants. — 676. La justification de l'âge des enfants ne peut être exigée au moment de l'achat du billet, mais elle peut l'être ultérieurement. — 677. Place à laquelle ont droit les enfants qui n'ont pas payé le plein tarif. — 678. Article 4, § 1<sup>er</sup> : déclassement du fait du chemin de fer. — 679. Article 4, § 2 : déclassement demandé par le voyageur. — 680. Article 5 : ouverture des guichets de distribution des billets. — 681. Les heures réglementaires prévues déterminent la durée minimum de la distribution. — 682. Prolongation de la période d'ouverture en cas de retard du train. — 683. En règle générale, les billets ne sont pas délivrés pour un train déterminé. — 684. Un billet délivré sans observations est valable pour le premier train passant à la station. — 685. Article 6, § 1 : le voyageur qui ne peut présenter son billet est présumé n'en pas avoir. — 686. Article 6, § 2 : le chemin de fer peut exiger qu'il paie le prix de sa place. — 687. Mesures qui peuvent être prises contre le voyageur sans billet ou présumé tel, qui ne peut ou ne veut payer le prix de sa place. — 688. Les termes de l'article 6 ne lient pas strictement les tribunaux. — 689. Le voyageur qui a payé deux fois le prix de sa place a droit, s'il retrouve ultérieurement son billet égaré, au remboursement de ce qu'il a payé en trop. — 690. Article 7, § 1 : des billets sont délivrés dans toutes les gares d'un réseau pour toutes les gares du même réseau. — 691. Et pour certaines gares des autres réseaux. — 692. Article 7, § 2 : l'itinéraire normal des voyages est l'itinéraire le plus court comme distance. — 693. L'itinéraire le plus court est également l'itinéraire normal de taxation. — 694. Mais le voyageur a le droit de choisir tout autre itinéraire, pourvu qu'il paie la taxe y afférente.

673. L'article 1<sup>er</sup> fixe les prix à percevoir pour le transport des voyageurs ordinaires.

Sauf exception pour certaines lignes, ces prix sont ceux du cahier

des charges diminués de 10 % pour la 2<sup>e</sup> classe et de 20 % pour la 3<sup>e</sup>, mais augmentés, dans tous les cas, de l'impôt de 12 % dû au Trésor (V. n<sup>o</sup> 242).

$$1^{\text{re}} \text{ classe. — } 0^{\text{f}}10 \times \left(1 + \frac{12}{100}\right) = 0^{\text{f}}112.$$

$$2^{\text{e}} \text{ classe. — } 0^{\text{f}}075 \times \left(1 - \frac{10}{100}\right) \times \left(1 + \frac{12}{100}\right) = 0^{\text{f}}0756.$$

$$3^{\text{e}} \text{ classe. — } 0^{\text{f}}055 \times \left(1 - \frac{20}{100}\right) \times \left(1 + \frac{12}{100}\right) = 0^{\text{f}}04928.$$

La perception faite, comme le veut le cahier des charges, par voyageur et par kilomètre, constitue la taxe du *plein tarif*, qui ne saurait être dépassée qu'en vertu de dispositions expresses dûment homologuées, et dans la limite du maximum autorisé (V. n<sup>o</sup> 261).

On doit notamment condamner de manière absolue la pratique, trop souvent suivie, qui a pour résultat de faire payer aux voyageurs, lorsque n'ont pas été respectées ce que l'on appelle les « conditions d'admission dans certains trains », un prix de transport calculé d'après une classe supérieure à celle de la place réellement occupée, ou d'après une distance supérieure à celle du trajet réellement parcouru. Quelles que soient les circonstances à la suite desquelles un voyageur se trouve avoir pris place dans un train auquel son billet ne lui donnait pas droit, il est peut-être passible de poursuites correctionnelles et de dommages-intérêts envers l'administration que son fait aura lésée, mais celle-ci n'a nullement le droit d'arbitrer elle-même le chiffre de ces dommages, en faisant payer au délinquant, pour son voyage, une somme plus élevée que ne le permettent les tarifs et le cahier des charges.

**674.** L'article 2 indique les prix applicables au transport des militaires ou marins; il en sera parlé n<sup>o</sup> 1162 et suivants, dans le paragraphe consacré à ces transports.

**675.** L'article 3, relatif aux enfants, reproduit textuellement les dispositions correspondantes de l'article 42 du cahier des charges (*supra* n<sup>o</sup> 264) : gratuité au-dessous de trois ans; demi-place de trois à sept ans.

**676.** Au sujet de l'application de cet article, il faut observer qu'aucune formalité n'étant prescrite aux voyageurs pour le paiement de leur place, et rien ne les obligeant à venir en personne acheter leur

ticket, l'employé préposé à la distribution ne peut refuser un billet à demi-place sous prétexte que l'enfant ne lui serait pas montré ou qu'il lui paraîtrait avoir plus de sept ans; mais inversement, il ne suffit pas qu'un enfant soit porteur d'un billet à demi-place pour qu'il soit dispensé de justification à l'égard de son âge : dès qu'il pénètre, au moyen de son billet, dans la partie du chemin de fer accessible aux voyageurs, il devient voyageur lui-même, et peut, à ce titre, être appelé à tout instant à fournir des justifications d'identité (1); les agents ont donc incontestablement le droit de s'enquérir de l'âge des enfants porteurs de billets à demi-place comme n'ayant pas dépassé l'âge de sept ans, ou dépourvus de tout billet comme étant âgés de moins de trois ans.

677. D'après les articles 3 du tarif général et 42 du cahier des charges, les enfants de moins de trois ans doivent être portés sur les genoux, et ceux qui n'ont payé que demi-place ont droit à une place seulement pour deux. Les voyageurs du même compartiment peuvent certainement exiger, si le compartiment est complet, l'observation de ces prescriptions : par exemple, que deux enfants à demi-place soient assis sur la même banquette, et même côte à côte, lorsque la division du compartiment comporte une stalle par personne. Il appartient aux agents du chemin de fer d'intervenir s'il est nécessaire : c'est à eux que les voyageurs doivent s'adresser pour cela, dans le cas où ils seraient gênés par les enfants de leurs compagnons de route.

678. L'article 4, § 1<sup>er</sup>, relatif à l'usage des billets de place, a été longuement étudié n<sup>o</sup> 206 et suivants; il n'y a pas lieu de revenir ici sur ce qui a été dit à son sujet. On a pu conclure, d'autre part, des explications qui ont été données n<sup>os</sup> 185 et 186, que les administrations sont tenues, en principe, de fournir aux voyageurs des places de la classe pour laquelle un billet leur a été délivré, et l'on a vu, sous les mêmes numéros, que les administrations sont dans l'usage, lorsqu'un train est insuffisant seulement en quelque classe, de faire, autant que possible, monter dans des compartiments d'une classe supérieure, les voyageurs qui n'ont pu trouver place dans les compartiments de la classe correspondant à celle de leur billet.

Ces voyageurs ne peuvent s'en plaindre, puisqu'ils obtiennent ainsi plus de commodités et d'avantages qu'ils n'étaient en droit d'en exiger; mais il n'en est peut-être pas de même des autres voyageurs

---

(1) L. 10 vendémiaire an IV, titre III, art. 6 et 7, et Circ. min. 3 juillet 1854.

déjà installés dans ces compartiments : il est certain que ceux-ci auraient droit à indemnité, s'ils pouvaient prouver qu'un préjudice leur a été causé (V. n° 555).

**679.** Le *paragraphe 2* du même *article 4* réglemente la faculté, pour tout voyageur, de modifier les conditions primitives du contrat, en ce qui concerne la classe de son billet, mais seulement en rendant ce billet valable pour une classe supérieure.

L'esprit de ce paragraphe rappelle celui du précédent : de même que tout voyageur est tenu de se munir d'un billet avant de prendre place dans le train, de même le voyageur qui désire se déclasser doit, au préalable, « en faire la déclaration au conducteur du train », et payer, dit le texte, « pour le parcours *effectué* en déclassement, un supplément égal à la différence, d'après le tarif ordinaire des billets simples, entre le prix de la place occupée et le prix de la place à laquelle son billet lui donnait droit ».

Ce texte est défectueux en ce qu'il semble supposer que le paiement aura été postérieur et non antérieur au déclassement, mais le contexte et le *paragraphe 1<sup>er</sup>* de l'article ne laissent subsister aucun doute : le voyageur est bien *tenu* de prévenir les agents du chemin de fer *avant* de monter dans un compartiment d'une classe supérieure à celle de son billet; en ne le faisant pas, il s'exposerait à des poursuites correctionnelles (V. n° 200).

**680.** L'*article 5* fixe les heures extrêmes autorisées pour l'ouverture et la fermeture des guichets de distribution des billets. Il suppose les gares divisées en deux catégories : « grandes gares et stations » et « autres gares et stations », les premières étant indiquées au public par les affiches et autres publications des tarifs.

« La distribution des billets commence, au plus tard, dans les grandes gares ou stations, trente minutes, et, dans les autres gares et stations, quinze minutes avant l'heure réglementaire du départ du train.

« Elle cesse, au plus tôt, dans les grandes gares ou stations, cinq minutes, et, dans les autres gares et stations, trois minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. Toutefois, lorsque le train sera en retard, il devra autant que possible être délivré des billets aux voyageurs qui se présenteront dans les limites fixées plus haut, avant l'heure annoncée pour le passage du train en retard. »

**681.** « Commence au plus tard..., cesse au plus tôt... tant de minutes avant l'heure réglementaire de départ du train. » Les administrations

ont donc la faculté, ce que d'ailleurs personne ne songe à leur contester, d'ouvrir leurs guichets plus tôt et de les fermer plus tard qu'il n'est indiqué dans l'article 5 de leur tarif général.

**682.** En vertu de la disposition finale de cet article, il est même obligatoire pour elles, lorsque « le train » est en retard, de délivrer « autant que possible » des billets aux voyageurs qui se présentent dans les limites fixées, calculées d'après l'heure « annoncée pour le passage du train en retard ».

Mais cette prescription n'est pas rigoureuse, et la réserve « autant que possible » en atténue considérablement la portée; il en résulte même une certaine indécision sur l'étendue des obligations des administrations à cet égard, et les difficultés qui pourraient s'élever dépendent essentiellement, pour chaque cas, des circonstances du fait. En somme, en dehors des heures extrêmes d'ouverture et de fermeture prévues par le tarif, les voyageurs n'ont aucun droit certain à obtenir des billets.

**683.** L'article 5 a d'autres conséquences fort intéressantes.

En premier lieu, de ce que les guichets peuvent être ouverts *avant* l'heure prévue, il s'ensuit que, sauf indication contraire, les billets ne sont pas nécessairement délivrés pour un train déterminé; il résulte d'ailleurs du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4, que les billets sont en principe valables pour toute la journée de la date qui y est portée. Le voyageur n'est donc pas obligé de partir par le train qui suit immédiatement le moment où il a pris son billet.

**684.** En second lieu, de ce que les guichets peuvent rester ouverts *après* l'heure prévue et doivent même l'être pour la délivrance « autant que possible » des billets jusque vers l'heure effective de passage du train, il s'ensuit que le voyageur a, jusqu'au moment de ce passage, le droit de supposer qu'un billet qui lui a été délivré sans observations, sera valable pour ce train. Par suite, si du fait de l'administration du chemin de fer il ne peut y prendre place, ladite administration sera responsable des conséquences de l'incident. Ces conséquences, lorsqu'il s'agira d'un voyageur qui s'est présenté tardivement au guichet, devront, d'ailleurs, être limitées à la réparation du préjudice résultant de la délivrance intempestive du billet : ce sera, le plus souvent, la simple restitution du prix payé.

**685.** Aux termes de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, « les voyageurs doivent présenter leurs billets à toute réquisition des agents de la compagnie ».

Cette règle formelle constitue une mesure des plus efficaces en vue d'assurer l'observation de l'article 4 du tarif général et de l'article 58 du règlement de 1846-1901 (V. nos 192 et 193).

**686.** Le même *article 6*, en son *paragraphe 2*, corrobore en ces termes le principe :

« Tout voyageur qui ne peut rendre son billet à l'arrivée doit solder, avant de sortir de la gare, le prix de la place qu'il a occupée; le prix à payer est celui de la classe du compartiment dans lequel le voyageur était placé et du plus long parcours du train depuis la dernière gare ou station où un contrôle général a été opéré, à moins que le voyageur ne puisse justifier de son point de départ, auquel cas il ne paie qu'à partir de ce point. »

Outre ce qui a été déjà dit, n° 212, au sujet de cette prescription, on doit ajouter ici qu'il n'est pas possible de l'entendre dans le sens rigoureux que prétendent souvent lui attribuer les administrations de chemins de fer. Sans doute, le but poursuivi est d'éviter autant que possible les fraudes, et lorsque celles-ci se produisent il y a tout lieu de se montrer sévère; mais la disposition dont il s'agit, si elle pouvait être appliquée dans son sens littéral, manquerait souvent son but, grâce à l'habileté des fraudeurs habituels, pour atteindre des voyageurs de bonne foi, coupables seulement d'inattention ou d'oubli. D'autre part, on ne peut admettre qu'un voyageur soit appelé à payer deux fois le prix de sa place, ou encore à payer pour un parcours plus long que celui qu'il a effectué : le tarif du cahier des charges ne le permet pas.

Il faut donc compléter, en l'interprétant, l'article 6, et dire : tout voyageur qui ne peut représenter son billet en cours de route ou le rendre à la sortie est *présumé* n'en pas avoir. Il doit en conséquence, et sauf remboursement ultérieur (1), s'il y a lieu, solder le prix de la place qu'il a occupée, etc...

**687.** On remarquera que, dans l'interprétation ci-dessus donnée de l'article 6 des tarifs généraux, on a omis les mots « avant de sortir de la gare », qui figurent à l'alinéa 2 du texte. C'est qu'il y a là encore une prescription d'ordre pénal dont l'application rigoureuse serait illégale, et qui, par conséquent, ne peut être valable que dans une certaine limite.

La discussion d'un tel sujet n'entre pas dans le cadre de la présente

---

(1) Voir, *contra*, Cass. civ. 12 déc. 1911 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Gravier).

étude; on rappellera seulement que les employés du chemin de fer n'ont aucunement le droit de retenir dans la gare un voyageur, sous prétexte qu'il n'aurait pas obéi aux prescriptions de l'article 6 des tarifs généraux. Une circulaire ministérielle du 3 juillet 1854 a fort nettement posé ce principe et en a donné les motifs; en vain lui opposerait-on une dépêche ministérielle postérieure (1), suivant laquelle une compagnie serait « dans son droit » en « retenant dans la gare, jusqu'au passage du premier train qui devait le conduire à destination », un voyageur qui, ayant dépassé la station où il devait s'arrêter, refusait de payer le supplément exigible : pour ce voyageur comme pour tout autre trouvé sans billet ou muni d'un billet insuffisant, les agents ne peuvent qu'exiger la justification de son identité, aux fins de poursuites civiles ou même de procès-verbal; en cas de refus, ou d'impossibilité, de sa part, de fournir cette justification, ils doivent le remettre aux mains de la police, celle-ci étant seule juge des mesures qu'il peut y avoir lieu de prendre ensuite.

**688.** Le grand argument mis en avant en faveur de l'application littérale des dispositions de l'article 6, consiste à dire que lorsqu'un voyageur ayant pris un billet ne peut plus le représenter, c'est qu'il l'a perdu ou donné; que, par conséquent, ce billet a été ou a pu être utilisé par une autre personne; qu'il est juste d'indemniser le chemin de fer du préjudice, égal à la valeur du billet, qui lui a été ainsi causé.

Cette argumentation n'est pas décisive.

S'il est vrai que le voyageur doit être responsable de la faute qu'il a commise en perdant ou donnant son billet, il n'est pas exact que le préjudice causé à l'administration du chemin de fer soit nécessairement l'équivalent de la valeur de ce billet. En tout cas, la réparation due par le voyageur ne peut revêtir le caractère d'un double paiement, qui est toujours illégal; elle doit conserver son caractère de dommages-intérêts, variables suivant les espèces, et qui ne peuvent, dès lors, être arbitrés d'avance; enfin l'hypothèse de l'utilisation possible du billet par une autre personne n'est pas toujours réalisable : tel le cas d'un voyageur qui prouverait avoir perdu son billet par la portière, en pleine voie, loin de toute gare, ou l'avoir par mégarde déchiré et jeté.

Pour tous ces motifs, il faut conclure que le juge du fait a le droit

---

(1) Du 8 août 1864 (Ch. de fer de P.-L.-M.); *ex PALAA, Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer, 3<sup>e</sup> édit., t. I, V<sup>o</sup> Arrestations, § II.*



et le devoir de s'enquérir des circonstances, et de ne faire application de l'article 6, alinéa 2, que dans la mesure convenable.

689. Un cas hors de discussion est celui du voyageur qui, ayant égaré son billet, aurait payé une deuxième fois le prix de sa place et retrouvé ultérieurement le billet égaré.

Nul doute que dans ce cas le montant du prix payé par application de l'article 6 ne doive être immédiatement remboursé.

690. D'après l'article 7 « toutes les gares et stations du réseau correspondent directement les unes avec les autres pour la délivrance des billets aux voyageurs », ce qui veut dire que, dans une gare ou une station quelconque, on ne pourra refuser de délivrer un billet pour une gare ou une station quelconque du même réseau.

691. Mais aucune disposition ne prescrit la délivrance de billets pour les gares et stations des autres réseaux.

Cette délivrance n'est exigible que lorsque le voyage en vue duquel le billet est demandé comporte l'application d'un tarif commun depuis la gare de départ jusqu'à la gare de destination (1); dans le cas contraire on est forcé de s'en remettre aux administrations intéressées, qui délivrent des billets directs pour certaines relations et les refusent pour d'autres, suivant les plus ou moins grandes facilités qu'offre leur service à ce point de vue.

Peut-être serait-on fondé à réclamer l'application à ce cas, de l'article 61 du cahier des charges, aux termes duquel les compagnies dont les lignes se joignent sont « tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction »; « évidemment l'interruption aurait lieu », dit un arrêt de la chambre des requêtes, « si, au point de jonction, devait se trouver un destinataire chargé de recevoir la marchandise pour la réexpédier immédiatement après » (2). Cet arrêt s'appliquait, à la vérité, à un transport de marchandises, mais les termes de l'article 61 du cahier des charges sont absolument généraux et visent aussi bien les transports de voyageurs que ceux de marchandises. Or, n'y a-t-il

---

(1) Ainsi en est-il des annexes A et B du tarif commun G. V. n° 101, qui ont été homologuées, étant entendu que les compagnies « continueront à délivrer des billets directs entre toutes gares de deux réseaux limitrophes » et qu'elles « dresseront un tableau des relations pour lesquelles la délivrance des billets directs (entre réseaux contigus ou non) est faite sans demande préalable » (*J. off.* 10 nov. 1908, p. 7778, col. 2).

(2) Cass. req. 24 févr. 1875 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Bless).

pas interruption lorsque le voyageur est obligé de descendre du train à la gare de jonction, de sortir de cette gare, de remettre son billet, et enfin d'aller au guichet prendre un nouveau billet pour la suite du parcours ?

Quoi qu'il en soit, l'Administration supérieure partage ou tolère l'opinion opposée, que soutiennent les compagnies en invoquant des considérations d'ordre pratique concernant leur service : elle n'a pas exigé, jusqu'ici, que toutes les gares de l'ensemble des chemins de fer français correspondent directement entre elles, sans distinction de réseau, pour la délivrance des billets.

**692.** Une *deuxième disposition* de l'article 7 stipule que « les billets ne sont, en principe, valables que par l'itinéraire le plus court » et une note explicative ajoute : « les voyageurs peuvent être exceptionnellement autorisés à suivre, au prix de l'itinéraire court, certains itinéraires allongés ; les trains à utiliser et les conditions de leur usage sont portés par les affiches de service à la connaissance du public à chaque changement d'horaire. »

**693.** Une importante conséquence de ces dispositions veut que le prix des billets soit, en principe lui aussi, calculé par l'itinéraire le plus court. Le voyageur pourra, ainsi qu'il sera dit sous le numéro suivant, revendiquer un itinéraire de son choix ; il pourra également, dans certains cas qui lui sont révélés par les affiches, suivre certains itinéraires allongés bien qu'il n'ait payé que pour l'itinéraire court ; mais c'est sur ce dernier que le prix devra être calculé en principe, c'est-à-dire toutes les fois qu'il n'y aura pas de raison déterminante qui oblige à procéder autrement.

Pour fixer les idées, la distance de Paris à Lyon est de 494 kilomètres *via* Saulieu, de 505 kilomètres *via* Moulins-Roanne, et de 512 kilomètres *via* Dijon. A supposer qu'un voyageur se présente dans la journée aux guichets de la gare de Paris-Lyon, qui sont ouverts en permanence, et demande un billet pour Lyon, on devrait, en principe, lui délivrer un billet *via* Saulieu.

Mais comme les affiches et horaires n'indiquent aucun détournement autorisé sur cette ligne, le porteur d'un tel billet serait obligé de suivre l'itinéraire court indiqué ci-dessus, et il mettrait, pour accomplir son voyage, beaucoup plus de temps que par Roanne et surtout que par Dijon, ligne sur laquelle circulent des trains très rapides. Le voyageur est ainsi amené à revendiquer l'itinéraire *via* Dijon, et à payer la taxe correspondante, soit, s'il s'agit d'un billet de 3<sup>e</sup> classe à plein tarif, 25<sup>f</sup> 25 au lieu de 24<sup>f</sup> 35.

Dans le cas de l'exemple choisi, non seulement les employés du chemin de fer ne feront aucune difficulté pour délivrer le billet *via* Dijon, mais ils sont même tellement habitués à voir les voyageurs passer presque exclusivement par cette ligne, qu'ils le délivreront d'office. Il n'en est pas moins vrai que, vu les termes de l'article 7, le billet délivré sans qu'aucun itinéraire spécial ait été revendiqué, doit s'appliquer à la distance la plus courte, aussi bien comme trajet que comme prix.

D'autre part, tout billet valable sur un itinéraire détourné doit porter des indications suffisantes pour renseigner le voyageur sur la voie qu'il peut ou doit suivre, sans quoi ledit voyageur devrait s'en tenir à l'itinéraire le plus court entre les deux points extrêmes de son parcours (V. n° 208).

694. Il paraît hors de doute que tout voyageur est libre de choisir l'itinéraire qu'il juge le plus avantageux suivant les circonstances ou le but de son voyage : plus rapide quoique plus coûteux s'il s'agit d'un voyage d'affaires urgent; moins rapide, mais plus économique si l'on n'est pas pressé.

« Ce droit », dit une dépêche ministérielle du 13 septembre 1898 (1), « ne peut pas plus être contesté pour les voyageurs qu'il ne l'est pour les marchandises, et, dans un cas litigieux, mon administration n'hésiterait pas à l'affirmer si elle était consultée par le tribunal saisi du litige, attendu que le principe de la plus courte distance posé par l'article 7 actuel des tarifs généraux de grande vitesse a simplement établi, dans l'intérêt des voyageurs, une règle à laquelle ces derniers sont toujours libres de renoncer s'ils y trouvent un avantage quelconque, qui se traduit, du reste, en même temps, par un supplément de recettes pour le chemin de fer. »

« Je désire », ajoute la même dépêche, « que la question soit définitivement réglée dans le sens qui est aujourd'hui admis à peu près partout, et je vous prie de vous concerter avec les autres compagnies, à qui je fais la même demande, pour me soumettre une proposition complétant les dispositions de l'article 7 des tarifs généraux de grande vitesse. »

Bien qu'aucune modification de l'article 7 des tarifs généraux ne soit intervenue depuis cette dépêche, on peut considérer cette jurisprudence comme acquise.

(1) Lettre adressée par le ministre des travaux publics aux administrateurs de la compagnie du Nord (*Bulletin des transports*, 1<sup>er</sup> oct. 1900, p. 764, col. 3).

## § 2. — Bagages.

(Chapitre II, section première, § 1, des Tarifs généraux G. V.)

695. Article 8 : texte réglementaire relatif à la franchise de bagages à laquelle a droit le voyageur. — 696. Les voyageurs ont la faculté d'emporter un poids quelconque de bagages. — 697. Distinction entre les bagages à la main et les bagages enregistrés. — 698. Le voyageur a toute latitude pour ses bagages à la main, à la seule condition qu'ils ne puissent gêner ni incommoder ses compagnons de route. — 699. Il ne lui est imposé non plus aucune limite de nature ni de volume pour ses bagages enregistrés. — 700. En cas de refus, les administrations doivent délivrer à l'ayant droit un certificat constatant les causes dudit refus. — 701. Le voyageur peut faire enregistrer comme bagages des colis ne lui appartenant pas en propre. — 702. Les bagages enregistrés doivent suivre le voyageur. — 703. Article 9 : prix de transport des excédents de bagages. — 704. Il n'est fait, en ce qui concerne les petits colis-bagages, aucune distinction entre les entrepreneurs de messagerie et les autres voyageurs. — 705. Article 10 : bagages des militaires et marins; renvoi à un autre chapitre. — 706. Article 11 : la taxe des excédents est exigible d'avance. — 707. Article 12, § 1<sup>er</sup> : formation du contrat en ce qui concerne les bagages enregistrés. — 708. Valeur des indications portées sur le bulletin de bagages. — 709. De la fiche de pesage en usage dans certaines gares. — 710. Article 12, § 2 : texte réglementaire relatif à la destination pour laquelle l'enregistrement des bagages doit être fait. — 711. Les bagages doivent être enregistrés jusqu'à destination définitive sur l'ensemble des réseaux français en communication entre eux. — 712. Article 13, §§ 1 et 2 : ouverture des guichets d'enregistrement des bagages. — 713. Article 13, § 3 : texte relatif aux bagages présentés trop tard. — 714. L'acheminement à G. V. ou à P. V. des bagages présentés trop tard doit se faire sans les formalités exigées d'ordinaire pour les expéditions. — 715. Procédure suivie, à cet égard, dans la pratique. — 716. Le voyageur n'a pas à faire connaître le contenu de ses bagages. — 717. Conséquences de ce principe au point de vue de la responsabilité. — 718. Du groupage des bagages appartenant à divers voyageurs.

695. L'article 8 des tarifs généraux de grande vitesse reproduit textuellement les dispositions correspondantes du cahier des charges, où elles font l'objet de l'article 44 (1) :

« Tout voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kilos n'a à payer, pour le transport de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

« Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement, et elle est réduite à 20 kilos pour les enfants transportés à moitié prix. »

---

(1) Il y a lieu cependant de signaler une différence entre les deux textes. Tandis que l'article 8 des tarifs généraux G. V., directement et immédiatement applicable, emploie l'*indicatif présent*, l'article 44 du cahier des charges se sert du *futur*, qui convient mieux à son caractère de tarif simplement autorisable et disposant pour l'avenir : « Tout voyageur dont le bagage ne *pèsera*, etc... Cette franchise ne *s'appliquera*, etc... ».

696. La question de l'exigibilité des taxes concernant les bagages, taxes qui, faisant l'objet de l'article 9, seront étudiées n° 703, ne présente aucune difficulté : on a vu figurer, en effet, dans le tarif du cahier des charges (V. n° 268), les « excédents de bagages », et il est clair que, passé le poids dont le transport doit, en vertu des textes cités au numéro précédent, être effectué gratuitement, tout le surplus est assujéti à la taxe applicable aux excédents.

Mais le fait même qu'une taxe est prévue pour les excédents, implique évidemment la faculté, pour les voyageurs, d'emporter un poids de bagages supérieur à celui qui doit être transporté gratuitement, et comme, par ailleurs, aucune disposition du cahier des charges ne limite l'exercice de cette faculté, il faut en conclure que les voyageurs ont, en principe le droit de faire transporter, à titre de bagages, un poids quelconque de colis.

697. L'expression « le bagage », employée par les textes précités, s'applique, dans son sens général, à l'ensemble des objets qu'un voyageur traîne à sa suite. Parmi ces objets, certains sont conservés par le voyageur dans son compartiment, tandis que les autres sont remis aux employés du chemin de fer, pour être transportés dans des fourgons spéciaux, sous leur surveillance et leur responsabilité : les premiers sont les *bagages à la main* ; les autres, les *bagages enregistrés*.

Il a été de tout temps admis que les dispositions du cahier des charges ou des tarifs généraux s'appliquaient exclusivement aux bagages présentés à l'enregistrement pour être transportés sous la responsabilité du chemin de fer.

698. Quant aux bagages à la main, ils font en quelque sorte corps avec le voyageur lui-même, qui dispose, pour leur placement, de tout l'espace auquel il a droit dans le compartiment où il est monté. Cet espace n'est d'ailleurs pas strictement limité à la portion de banquette et à la portion de filet à bagages correspondant à chaque place : il suffit que l'accord puisse s'établir entre les voyageurs présents, et qu'aucun d'eux n'entende réclamer des droits susceptibles de porter atteinte à ceux de ses voisins :

La seule prescription vraiment réglementaire à ce sujet (1) résulte

---

(1) Indépendamment des règlements concernant le transport des matières dangereuses et infectes, qui, évidemment, lorsqu'elles sont exclues des trains de voyageurs, ne doivent pas plus être admises dans les compartiments que dans les fourgons à bagages (V. n° 1176 et suiv.).

de cette disposition de l'article 60 (ancien 65) de l'ordonnance-décret de 1846-1901 :

« L'entrée des voitures est interdite.....

« 2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. »

Ce texte n'ayant pas cru devoir préciser, l'interprétation ne peut en être valablement faite que par les tribunaux, décidant, par espèces, sur les seuls litiges qui leur seraient soumis.

On devrait en conséquence tenir pour nul, le cas échéant, tout ordre de service, même homologué, qui prétendrait assigner des conditions déterminées à l'admission des bagages à la main dans les compartiments : l'Administration n'a pas de pouvoirs en vue de la réglementation des questions de cette nature, et rien ne lui permet de restreindre les avantages dont l'ordonnance de 1846 et le cahier des charges ont voulu assurer le bénéfice aux personnes qui utilisent les services du chemin de fer. Il ne pourrait être dérogé à cette règle que dans les tarifs spéciaux, la privation de certains droits devant alors être compensée par d'autres avantages, consistant, le plus souvent, en une réduction de prix.

**699.** Pour les bagages enregistrés, on a déjà vu, n° 696, qu'il n'est imposé aux voyageurs aucune limite de poids ; il n'y a non plus aucune restriction à faire, à leur égard, en ce qui concerne la nature ou le volume des objets (à moins qu'il ne s'agisse de transports prohibés).

« Tout voyageur qui a payé le prix de sa place doit être admis à présenter comme bagages les objets, quels qu'ils soient, qu'il lui convient de faire transporter avec lui, et à revendiquer, pour ce transport, le bénéfice de la gratuité jusqu'à concurrence du poids fixé par le cahier des charges. Ce droit du voyageur ne reçoit d'autres restrictions que celles qui proviendraient des nécessités de chargement et de déchargement des trains de grande vitesse et des dimensions du wagon affecté au transport des bagages.

« La cour d'appel (1) a décidé souverainement que la charrue présentée par Petit le 9 juin 1882, à titre de bagage (une charrue de 2 mètres de longueur montée sur roues), était, même avec ses accessoires, facile à manier et à placer dans le fourgon ; que de plus elle n'offrait aucun inconvénient ou danger pour les autres colis, bien que, selon les usages du commerce, elle ne fût ni entravée ni emballée.

« En décidant, en ces circonstances, que Petit avait le droit d'emporter comme bagage ladite charrue et ses accessoires, conformément aux dispo-

---

(1) Paris, 1<sup>er</sup> févr. 1886.

sitions du cahier des charges et des tarifs, la cour de Paris n'a méconnu aucune des dispositions légales citées au pourvoi (1);

« Rejette, etc. (2). »

700. La jurisprudence de cet arrêt a été formellement adoptée par l'Administration supérieure. Deux circulaires ministérielles des 28 et 30 novembre 1901 ont rappelé aux compagnies que le droit pour le voyageur de présenter des objets quelconques comme bagages est limité exclusivement « par les nécessités de chargement et de déchargement des trains de grande vitesse, par les difficultés du maniement de ces objets pour leur placement dans le fourgon et par les dimensions mêmes de ce fourgon »; ces circulaires prescrivent de délivrer au voyageur, en cas de refus de prendre un objet comme bagage, un certificat qui permette à l'intéressé de porter le litige devant l'autorité judiciaire, s'il le juge à propos.

Enfin la circulaire du 30 novembre 1901, modifiée par une autre du 24 mai 1902, invite les compagnies à compléter l'avis au public concernant les registres de réclamations déposés dans les gares par une mention ainsi conçue :

« Par application des instructions ministérielles, le public est avisé que lorsqu'un agent d'une compagnie de chemins de fer refuse, pour un motif quelconque, d'accepter comme bagage un colis présenté par un voyageur, il doit délivrer à celui-ci, sur sa demande, un certificat sur papier libre (3) constatant les causes du refus. »

Les intéressés peuvent donc, le cas échéant, exiger ce certificat et,

(1) Art. 1162 C. civ., 44 du cahier des charges de la compagnie en cause, 8, 9, 13, 56 de ses tarifs généraux, et 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866.

(2) Cass. civ. 24 oct. 1888 (Ch. de fer de l'Est c. Petit). *Contra*, pour mémoire, Cass. civ. 7 juin 1904 (Ch. de fer du Midi c. Teissonnière) et 23 oct. 1911 (Le Pont c. Ch. de fer de l'Ouest). — *N. B.* Dans l'arrêt de 1904, il s'agissait d'une « caisse contenant une chèvre et un chevreau »; la cour s'appuie notamment, pour justifier le refus d'accepter cette caisse comme bagages, sur l'article 61 (actuellement 60) des tarifs généraux G. V., aux termes duquel, pour le transport des chèvres, l'expéditeur doit « donner au chef de gare, vingt-quatre heures à l'avance, avis du nombre et de la nature des animaux à transporter »; or, même en admettant, avec le *Bulletin annoté des chemins de fer* (1904, II, p. 119, note « 1, 2 et 3 »), que la disposition finale dudit article 60 (V. n° 799) ne fût pas susceptible d'être appliquée à une chèvre, cela ne privait pas le voyageur du droit de faire transporter cet animal comme bagages, à condition de prévenir la gare dans le délai prévu. Quant à l'arrêt du 23 octobre 1911, il a refusé, pour des motifs très discutables, le bénéfice du transport en bagages, à une « caisse renfermant les restes d'un corps incinéré en Italie ».

(3) La même circulaire déclare que le certificat en question doit être rangé dans la catégorie des écritures privées qui ne sont assujetties aux formalités de timbre et d'enregistrement que dans le cas où elles sont produites en justice (V. p. 403, note 2).

s'il leur était refusé, recourir à l'intervention du commissaire de surveillance administrative (V. n° 586), ou d'un huissier (1).

701. A ce qui vient d'être dit du poids, du volume et de la nature des objets qui peuvent être présentés comme bagages, il convient d'ajouter que rien dans le tarif général n'interdit aux voyageurs de prendre avec eux ou de faire enregistrer des colis appartenant à des tiers, et qu'ils se seraient chargés de remettre, à destination, à d'autres personnes (V. n° 1002).

702. Si l'expression « le bagage » doit, par définition, s'appliquer à l'ensemble des objets qu'un voyageur traîne à sa suite, si les diverses considérations développées ci-dessus permettent en outre d'affirmer qu'il n'est imposé au voyageur aucune limite en ce qui concerne le poids, le volume ou la nature des objets composant son bagage, on peut ajouter, après avoir relu le texte cité n° 695, que ce bagage doit toujours être transporté dans le même train que le voyageur lui-même, et lui être remis dès l'arrivée de ce train, après seulement le temps strictement nécessaire pour les opérations de déchargement.

La manière dont sont libellés tant l'article 8 du tarif général que l'article 44 du cahier des charges, ne permet aucun doute à ce sujet : le voyageur et son bagage forment à ce point de vue une sorte de tout indivisible, et ne doivent point être séparés.

En vain soutiendrait-on qu'il suffit que les bagages arrivent à destination au plus tard en même temps que le voyageur : il faut que celui-ci, au cas où il renoncerait à une partie de son parcours ou voudrait profiter de la faculté, accordée par certains tarifs, de s'arrêter en cours de route, puisse à chaque instant, — si toutefois les nécessités du service ne s'y opposent point, — rentrer en possession de ses colis.

De même, autre conséquence de ce qui précède, lorsqu'un voyageur utilise, dans des conditions réglementaires, un itinéraire détourné,

---

(1) Contrairement à une opinion qui se fonde sur une fausse interprétation d'un arrêt de la cour de Paris du 26 mars 1884, les huissiers qui se présentent, au nom de leurs clients, pour offrir des marchandises au transport, réclamer une livraison, vérifier l'état des objets à livrer, prendre copie d'une affiche, etc., rentrent dans la catégorie des « personnes venant pour affaires concernant le service du chemin de fer », auxquelles l'article 9 des arrêtés réglant la police des cours des gares permet l'accès des gares de marchandises (*Sic*, Dép. min. 16 oct. 1908, publiée par le *Bulletin des Transports* le 1<sup>er</sup> nov., p. 180, col. 1). *A fortiori* ces officiers ministériels ont-ils le droit de faire des constatations, pour le compte de leurs clients, dans toutes les parties des gares où le public a libre accès.



son bagage doit suivre, lui aussi, cet itinéraire, en payant, s'il y a lieu, la taxe correspondante.

**703.** L'article 9 reproduit, en les complétant, les parties du tarif exceptionnel et du tarif du cahier des charges qui concernent les excédents de bagages :

« Les excédents de bagages sont taxés ainsi qu'il suit :

« De 0 à 40 kilos inclusivement, par tonne et par kilomètre . . . . .	0 <sup>f</sup> 50	} Impôt compris.
sans que, dans aucun cas, la taxe puisse être supérieure à celle d'un excédent de plus de 40 kilos.		
« Au-dessus de 40 kilos, par tonne et par kilomètre . . . . .	0 <sup>f</sup> 40	

« Ce dernier prix sera appliqué aux excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilos. »

Les prix ainsi stipulés sont égaux à ceux du tarif exceptionnel, pour les excédents ne dépassant pas 40 kilos (V. n° 303), et légèrement inférieurs à ceux du cahier des charges, pour les excédents d'un poids plus élevé. Pour ces derniers, le prix total du tarif maximum est, en effet, de 36 centimes (V. n° 268) et ce prix, augmenté de l'impôt de 12 % (V. n° 243) atteindrait 0<sup>f</sup> 4032; la réduction consentie par le tarif général ressort ainsi à :

$$(4032 - 4000) : 4032 = 0,00793 \text{ ou } 0,793 \%$$

**704.** Grâce à la disposition finale de l'article 9, il ne paraît devoir être fait, au point de vue de la taxation des excédents de bagages, aucune distinction entre les diverses personnes qui se présentent aux guichets d'enregistrement : par dérogation au tarif exceptionnel (V. n° 306), dérogation qui est permise, puisqu'elle constitue une amélioration, les entrepreneurs de messageries peuvent, comme les autres voyageurs, bénéficier du tarif ordinaire sur l'ensemble de leurs bagages, réunis ou non en un seul colis.

Cela s'explique aisément, si l'on réfléchit que l'enregistrement se fait sur simple présentation du billet de place (V. n° 707), sans que le voyageur ait aucune justification à fournir en ce qui concerne sa personne ou sa qualité.

**705.** L'article 10, concernant les excédents de bagages des militaires et marins, sera analysé plus loin (n° 1162 et suiv.), en même temps que les autres textes relatifs aux transports militaires.

706. Aux termes de l'article 11, « le transport des excédents de bagages a lieu moyennant le paiement préalable de la taxe due pour ces excédents ».

Cette disposition est loin d'avoir l'importance de celle analogue du paragraphe premier de l'article 4 (V. n° 207). Ce n'est point en effet le paiement du prix dû pour l'excédent qui forme le contrat : celui-ci existe, en puissance pourrait-on dire, dès l'achat du billet (V. n° 213).

L'article 11 apparaît donc comme ayant simplement pour but d'éviter toute difficulté, et de permettre au chemin de fer de refuser le transport d'excédents pour lesquels la taxe ne serait pas préalablement acquittée. Cette mesure est d'autant plus justifiée que les bagages peuvent n'avoir qu'une valeur infime, et seraient souvent insuffisants à garantir la créance des frais dus pour leur transport.

707. C'est l'article 12, § 1<sup>er</sup>, qui détermine le mode de conclusion du contrat accessoire relatif au transport des objets que le voyageur confie au chemin de fer :

« L'enregistrement des bagages est effectué sur la présentation du billet de place du voyageur; il est constaté par la délivrance d'un bulletin. »

Ainsi qu'il a été expliqué n° 213, le voyageur, dès qu'il est en possession de son billet, a droit au transport de sa personne et de ses bagages, moyennant paiement, s'il y a lieu, pour ces derniers, de la taxe applicable aux excédents; mais encore faut-il que l'administration du chemin de fer prenne charge desdits bagages, les reconnaisse, et en délivre reçu à l'ayant droit.

Ces diverses opérations constituent l'enregistrement, qui donne lieu, comme on l'a vu n° 322, en étudiant les frais accessoires, à une perception spéciale de 10 centimes par expédition.

A partir du moment où le bulletin d'enregistrement est délivré, le contrat de voyage est définitivement conclu tant pour la personne du voyageur que pour ses bagages : le chemin de fer devient responsable non seulement de la conservation de ceux-ci, mais de leur bonne arrivée à destination par le premier train auquel a droit le voyageur, d'après le billet qu'il a présenté.

708. Le *bulletin de bagages*, dont il a été dit quelques mots n° 214, constitue donc le titre du voyageur, pour ce qui concerne ses bagages : véritable titre au porteur, puisque rien n'y révèle l'identité de l'ayant droit (V. n° 215).

Ses énonciations, comme celles de la déclaration d'expédition et

du récépissé, doivent être présumées exactes et faire foi jusqu'à preuve contraire (V. nos 236 et 237); mais il importe de remarquer que, si le récépissé et la déclaration d'expédition se complètent et se vérifient l'un l'autre, le bulletin de bagages, établi par le chemin de fer seul, est unilatéral et ne comporte aucune adhésion écrite, aucun visa, aucune reconnaissance expresse d'exactitude émanant du voyageur; la présomption ne pourra donc valoir, envers celui-ci, que pour les indications qu'il devait et pouvait vérifier avant d'accepter ledit bulletin.

P.-L.-M. — MOD. 623 SPECIAL (1907)

CHEMINS DE FER P.-L.-M.		Numéro des étiquettes des Colis		BULLETIN DU VOYAGEUR				Sommes perçues	
		de places	de colis	brut	taxé	Nombre de Colis	Enregistrement . . . . .	10	
		296						Enregistrement . . . . .	10
de		PARIS						Taxo P.L.M.	15 90
à		Lyon Tarascon						Au delà . . . . .	1 00
via								Timbre . . . . .	
date		2/11		N <sup>o</sup> comptable 476				TOTAL . . . . .	16 00
train n <sup>o</sup>		7							

C'est ainsi qu'un voyageur qui, muni de billets valables pour le train 7 du 2 novembre, a présenté ses bagages à l'enregistrement et a reçu en échange le bulletin reproduit ci-dessus, peut se contenter de vérifier l'exactitude des mentions suivantes : *date*, 2-11; *train*, n<sup>o</sup> 7; *nombre de places*, 2; *de colis*, 3; *poids brut*, 95 (kilos); *sommes perçues*, total, 16 (francs).

Il n'a pas à s'assurer que le n<sup>o</sup> 296 est bien celui des étiquettes qui ont été apposées sur ses colis : l'étiquetage est une question d'ordre intérieur dans laquelle il ne doit pas s'immiscer.

Il peut se dispenser également de vérifier l'indication « *de Paris à Nîmes via Lyon-Tarascon* », à la seule condition de n'avoir fait au moment de l'enregistrement, aucune observation ni demande au sujet de la destination ou de l'itinéraire, car, dans ce cas, les indications du bulletin doivent être rigoureusement conformes à celles des billets présentés (V. n<sup>o</sup> 710). Sans doute, le voyageur qui s'aperçoit d'une erreur a tout avantage à en prévenir le chemin de fer le plus tôt possible, mais il n'en est pas moins vrai que celui-ci est seul responsable de ladite erreur, que seul il a commise (1).

Enfin le calcul du poids taxé, 35, et le détail des *sommes perçues*,

(1) Dans ce sens, trib. com. Avignon, 26 août 1910 (Capeau c. Ch. de fer de P.-L.-M.)

ne pourront, en général, être vérifiés au moment de l'enregistrement; mais, même après l'arrivée et la livraison, il sera toujours temps, pourvu que ne soit pas dépassé le délai de cinq ans (V. n° 140), de réclamer une détaxe s'il y a lieu (V. n° 201).

709. La reconnaissance des colis-bagages, leur pesage, leur enregistrement, se font ordinairement d'un seul coup, à un même guichet; mais il n'en est pas toujours ainsi; les nécessités du service ont amené les administrations de chemins de fer, tout au moins dans certaines gares, à scinder l'opération en deux parties : 1° pesage et comptage, qui se font sans présentation du billet de place et donnent lieu à la délivrance d'une *fiche de pesage*; 2° enregistrement proprement dit, à un guichet où le voyageur doit présenter son billet et échanger ladite fiche contre le bulletin définitif.

La fiche de pesage porte sensiblement les mêmes indications que le bulletin d'enregistrement, à l'exception de celles relatives à la taxe; cependant elle n'est point le titre du transport, mais un simple reçu provisoire des objets (1) dont le chemin de fer assume la garde, jusqu'à la conclusion du contrat formé par l'achat du billet, et que complétera la délivrance du bulletin de bagages.

Si, pour établir la fiche de pesage, on demande au voyageur d'indiquer sa destination et l'itinéraire qu'il compte suivre, c'est uniquement pour la commodité du service, afin de pouvoir étiqueter immédiatement les colis et même les mettre en route. On se garde bien d'exiger en même temps la production du billet, car le voyageur serait alors fondé à croire et à soutenir que, les conditions prévues par l'article 12 étant remplies, le contrat de transport est parfait.

Au moment de la délivrance de la fiche de pesage il n'est donc formé qu'un contrat de dépôt : le chemin de fer est responsable de la garde et de la conservation des objets qu'il a reçus, mais il n'a pas encore le devoir, ni même le droit, de les transporter; lorsqu'il le fait, c'est à ses risques et périls. De même qu'un voyageur qui n'aurait pas échangé sa fiche de pesage contre le bulletin définitif ne pourrait se plaindre que ses bagages ne fussent point partis, inversement le voyageur qui, pour une cause quelconque (v. g. un changement de destination ou d'itinéraire), voudrait retirer les colis simplement pesés et non encore enregistrés, doit toujours pouvoir le faire : si ces colis ont été

---

(1) A ce titre, la fiche de pesage est peut-être passible du timbre-quittance à 10 centimes, mais, à cause de son caractère provisoire sans doute, les administrations ne sont point dans l'usage de timbrer cette pièce, qui ne doit rester d'ailleurs qu'un très court espace de temps entre les mains du voyageur.

# Fiche provisoire

à échanger, avant le départ, par le voyageur, au guichet des bagages, contre un bulletin d'enregistrement, sur présentation du billet de place.

A défaut de cet échange, la livraison des bagages à l'arrivée n'aura lieu que sur justification du nombre des billets et contre paiement de la taxe due.

Date : 29<sup>bre</sup> 07 Train n° 7

Desti-  
nation) Nîmes

via Lyon - Tarascon

Nombre de colis : 3 Poids brut : 95

296

CHEMINS DE FER P.-L.-M.

M. les Voyageurs sont priés d'inscrire très lisiblement leur adresse et le nom de la gare destinataire sur les colis-bagages qu'ils présentent à l'enregistrement. Il leur est recommandé, en outre, dans leur propre intérêt, de faire disparaître, avant chaque voyage, les anciennes étiquettes de direction pouvant exister sur leurs colis-bagages.

296

Date : 29<sup>bre</sup> 07 Train n° 7

De PARIS

à Nîmes

via Lyon - Tarascon

NOMBRE		POIDS	
de places	DE COLIS	BRUT	taxé
	3	95	

déjà mis en route, il appartiendra au juge saisi du litige d'évaluer, d'après les circonstances du fait, quelle part de responsabilité incombe à chacune des parties, de fixer le quantum des dommages-intérêts dus au voyageur, et de décharger, en tout cas, celui-ci, des frais qui pourraient lui être réclamés à raison du transport aller et retour de ses bagages.

En vain le chemin de fer prétendrait-il invoquer la mention, d'ailleurs extra-réglementaire et peu explicite, qui figure en tête du bulletin de pesage : cette mention ne peut valoir que dans la limite de sa conformité aux tarifs, et comme, aux termes du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 12 (*supra* n° 707), l'enregistrement « est effectué sur la présentation du billet de place », aucune opération d'enregistrement de bagages ne peut avoir été valablement faite tant que cette présentation n'a pas eu lieu.

On peut faire une observation analogue au sujet de l'annotation, portée dans le cadre de gauche de la fiche de pesage, qui invite les voyageurs à inscrire, sur les colis qu'ils font enregistrer, leur adresse et le nom de la gare destinataire : tant que les tarifs ne contiendront aucune prescription de cette nature (1), les voyageurs ne seront aucunement tenus de s'y conformer, et resteront libres de ne pas mettre d'adresses sur leurs colis-bagages (V. n° 773). Il est juste de remarquer que la rédaction de cette annotation est dépourvue de tout caractère impératif.

710. Aux termes de l'article 12, § 2, l'enregistrement des bagages « est accepté pour la gare inscrite sur le billet délivré au voyageur ». Ce principe est général, et c'est pourquoi, ainsi qu'on l'a vu n° 708, lorsqu'au moment de l'enregistrement le voyageur se contente de présenter son billet, il doit compter que l'enregistrement sera fait pour la destination et pour l'itinéraire qui y sont indiqués (V. n° 702); mais la règle de l'enregistrement « pour la gare inscrite sur le billet » peut recevoir exception (2), et, d'autre part, aussitôt cette règle formulée, l'article 12 ajoute :

« Mais, dans le cas où la gare de départ ne distribuerait pas de billets pour la gare définitive indiquée par le voyageur, l'enregistrement des bagages n'en serait pas moins effectué pour cette dernière gare, et,

(1) Une proposition dans ce sens, présentée par les sept grands réseaux et les Ceintures le 13 septembre 1902, paraît avoir été abandonnée à la suite des protestations auxquelles elle a donné lieu.

(2) Exemple : sur le réseau de l'État, s'il s'agit d'un billet comportant un trajet d'au moins 250 kilomètres, l'enregistrement est accepté pour la station intermédiaire indiquée par le voyageur.

par conséquent, les bagages, quelle que soit leur destination, ne seront soumis qu'à un seul droit d'enregistrement et à un seul droit de chargement et de déchargement, lorsqu'il y a lieu toutefois de percevoir ce dernier droit. »

711. Bien que ce texte semble se préoccuper surtout de la perception des droits d'enregistrement et de manutention, ce point est, en réalité, aussi bien pour les chemins de fer que pour les voyageurs, tout à fait secondaire : bien plus importante est la question de savoir jusqu'à quelles limites un voyageur pourra requérir l'enregistrement de son bagage pour une gare située au delà de celle indiquée par son billet.

Malheureusement cette question n'a jamais été élucidée de manière complète, et l'on ne peut considérer comme formellement établis par les textes eux-mêmes, que les principes suivants :

1<sup>o</sup> Obligation, pour la gare de départ, d'enregistrer les bagages pour la station *portée sur le billet* du voyageur, quel que soit le réseau sur lequel cette station est située;

2<sup>o</sup> Obligation d'enregistrer pour la station *définitive*, même si, pour une raison ou pour une autre, le billet n'a pu être délivré pour cette station, mais à la double condition qu'elle soit située sur le même réseau que la gare de départ, et que le voyage emprunte exclusivement les rails de ce réseau;

3<sup>o</sup> Perception du droit de 10 centimes autant de fois qu'il est procédé à des opérations nouvelles d'enregistrement, mais une seule perception pour chacune de ces opérations.

Rien, ni dans la jurisprudence des tribunaux ni dans la jurisprudence administrative, ne permet de répondre catégoriquement à la question, lorsque, la gare de départ ne délivrant pas de billets pour la « gare définitive indiquée par le voyageur », cette dernière est située sur un autre réseau ou doit être atteinte en empruntant les rails d'un autre réseau.

A la vérité, les administrations enregistrent ordinairement sans difficulté pour les gares du réseau immédiatement voisin; mais elles prétendent, en agissant ainsi, faire bénéficier le public de facilités auxquelles il n'a pas un droit véritable. Leur argumentation consiste à soutenir que l'uniformité du texte des tarifs généraux sur les grands réseaux ne peut avoir pour effet de faire de l'ensemble de ces tarifs un tarif commun (V. n<sup>o</sup> 669) : ils sont et restent des tarifs intérieurs; l'application doit en être faite séparément, et chaque administration n'est tenue d'enregistrer les bagages jusqu'à destination définitive que sur son propre réseau, pour ses seules gares.

On répond à cela, non sans raison :

— Que l'article 12 ainsi interprété perdrait toute signification, puisque, suivant l'article 7, toutes les gares et stations d'un même réseau correspondent entre elles pour la délivrance des billets (V. n° 690) et, conséquemment, pour l'enregistrement des bagages;

— Que, d'après l'article 61 des tarifs généraux de grande vitesse (V. n° 803 et note), les gares des grands réseaux français correspondent directement entre elles pour certaines parties du service, et qu'on ne voit pas pourquoi il n'en serait pas de même pour les bagages;

— Que, d'après la partie de l'arrêté sur les frais accessoires relative aux droits d'enregistrement, « pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes, ce droit est perçu seulement à la gare expéditrice » (V. n° 323);

— Enfin que l'argumentation des administrations intéressées ne peut tenir devant l'examen impartial des termes de l'article 12, rapprochés de ceux de l'article 61 du cahier des charges et de l'arrêt de la chambre des requêtes en date du 24 février 1875, qui ont été rappelés, n° 691, à propos de la délivrance des billets directs. N'est-ce pas une interruption certaine du transport que d'obliger le voyageur à prendre livraison de ses bagages au point de transit, et à les faire enregistrer à nouveau?

On admettra donc, malgré la pratique contraire généralement suivie, que les bagages doivent être enregistrés « jusqu'à destination définitive », comme dit l'article 12, au moins sur l'ensemble des réseaux français en communication entre eux, et sans chercher à donner à cette règle un sens restrictif qu'il eût été si facile de préciser lorsque le texte dudit article a été soumis à l'homologation ministérielle.

**712.** *L'article 13, §§ 1 et 2, est ainsi conçu :*

« L'acceptation des bagages pour l'enregistrement cesse, au plus tôt, dans les grandes gares ou stations, douze minutes, et, dans les autres gares et stations, cinq minutes avant l'heure réglementaire du départ du train.

« Toutefois, lorsque le train sera en retard, il devra, autant que possible, être procédé à l'enregistrement des bagages qui seront présentés dans les limites fixées plus haut, avant l'heure annoncée pour le passage du train en retard. »

Ces dispositions donnent lieu à des observations analogues à celles qui ont été formulées, n° 682, au sujet de la délivrance des billets, mais la situation est un peu différente ici, car un troisième alinéa détermine la manière de procéder qui doit être suivie lorsqu'un voyageur, ayant présenté trop tard ses bagages, peut néanmoins prendre le train.



**713.** Le *paragraphe 3* de l'*article 13* s'exprime, en effet, de la manière suivante :

« Les bagages présentés trop tard à l'enregistrement sont expédiés, au choix du voyageur, en grande ou en petite vitesse, et sont taxés pour leur poids intégral, soit d'après le tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse (V. les articles 14 et 44 ci-après), soit d'après le tarif général des marchandises à petite vitesse, première série (voir le tarif général de la petite vitesse); dans ce dernier cas, le voyageur aura à payer, en outre du transport de ses bagages par le chemin de fer, le prix du camionnage de la gare des voyageurs à la gare des marchandises, lorsque le service de la grande vitesse et celui de la petite vitesse ne se trouveront pas réunis dans la même gare. »

**714.** Première conséquence : un voyageur *muni de son billet* se présente trop tard à l'enregistrement et l'on refuse d'enregistrer ses colis pour le prochain train; ces bagages, s'ils sont laissés entre les mains des employés du chemin de fer, doivent être expédiés à grande ou à petite vitesse, au choix de l'intéressé, mais *sans les formalités exigées d'ordinaire pour les expéditions*. Il n'y aura ni déclaration, ni récépissé : un simple bulletin, analogue à ceux qu'on délivre pour les bagages présentés en temps utile.

Ainsi les colis ne perdront pas leur caractère de bagages, et le contrat relatif à leur transport ne cessera pas d'être l'annexe du contrat de voyage; mais le voyageur ne pouvant, à raison de l'heure tardive où il a présenté lesdits bagages, être suivi par eux, ils seront ultérieurement transportés dans les conditions de délai des expéditions à grande ou à petite vitesse, et paieront, *sans qu'il y ait lieu de se préoccuper de la nature de leur contenu* (V. n° 716), les taxes indiquées par l'article 13.

**715.** Cet article ajoute : « pour leur poids intégral »; c'est-à-dire que le voyageur ne bénéficiera plus d'aucune franchise. On pourrait voir là une disposition contraire à celles du cahier des charges qui consacrent ladite franchise : du moment que les colis ne perdent pas leur caractère de bagages et que l'article en question leur en conserve le nom, il semble que le voyageur doit avoir toujours le droit au transport gratuit prévu en sa faveur par le cahier des charges.

Mais cette question n'a qu'un intérêt médiocre et plutôt théorique, car, dans la pratique, sur les lignes surtout où les trains sont nombreux et fréquents, les administrations enregistrent tout simplement pour le train suivant, dans les conditions ordinaires, les bagages

présentés trop tard. Cette manière de procéder, plus commode pour leur service, a l'avantage d'être en général moins coûteuse pour le voyageur et de le priver moins longtemps de ses colis; ceux-ci, d'ailleurs, sont remis, si l'on peut, au train que prend le voyageur lui-même, et, dans le cas contraire, ils sont emportés par le train pour lequel l'enregistrement a été établi.

**716.** Les articles du tarif général de grande vitesse qui viennent d'être analysés sous les numéros précédents, n'imposent aux voyageurs aucune déclaration du contenu de leurs bagages, et l'on verra plus loin (n° 775) que l'article 48 dispense expressément les transports de bagages de toute déclaration préalable.

Cette règle est applicable quel que soit le contenu des colis, sauf, bien entendu, dans le cas où ils renfermeraient des objets astreints à la formalité de la déclaration par un document d'une autorité supérieure à celle des tarifs : par exemple le règlement du 12 novembre 1897 sur le transport des matières dangereuses ou infectes (V. n° 1176 et suiv.).

On donnera, nos 775 et 776, quelques explications complémentaires à ce sujet.

**717.** Il résulte de l'absence de déclaration, qu'en cas de perte, d'avarie ou de retard subis par des colis-bagages, le juge ne possède aucun critérium susceptible de le guider dans l'appréciation de l'étendue du dommage à réparer : c'est essentiellement une question à régler, pour chaque espèce, d'après les circonstances du fait.

Dans tels cas, si la demande paraît exagérée eu égard à la situation du voyageur et au but de son voyage, il sera légitime d'exiger des justifications d'une certaine précision. Dans d'autres, au contraire, les faits parleront d'eux-mêmes, comme dans l'affaire qu'a terminée l'arrêt de rejet, du 22 novembre 1871, cité n° 70 : la chambre des requêtes a estimé que « la forme et l'extérieur » d'une boîte d'échantillons indiquaient suffisamment la nature du contenu, pour autoriser le juge du fait à allouer 1 238 francs au voyageur (un voyageur de commerce) et 2 000 francs à son commettant, en réparation du préjudice que le retard dudit colis leur avait causé.

On aura à revenir, n° 775, sur le même sujet.

**718.** Avant d'en finir avec la partie des tarifs généraux consacrée aux bagages, il faut parler d'une question qui ne manque pas de présenter une certaine difficulté.

Lorsque plusieurs voyageurs ont à accomplir un même trajet, les

uns ayant avec eux un poids de bagages supérieur, les autres un poids inférieur au montant de la franchise accordée à chacun (V. n° 695), ces voyageurs peuvent-ils réunir leurs billets et leurs bagages, afin de bénéficier de la franchise sur l'ensemble?

Pierre a 40 kilos de bagages et Paul 20 kilos seulement. La franchise étant pour chacun d'eux de 30 kilos, Pierre devra payer, s'il se présente seul, pour un excédent de 10 kilos, tandis que si Pierre et Paul réunissent leurs colis et les présentent ensemble, avec leurs deux billets, la franchise sera de  $30 \times 2 = 60$  kilos, et, le poids brut des colis présentés ( $40 + 20 = 60$ ) ne dépassant pas ce chiffre, aucune taxe ne sera due, puisqu'il n'y aura pas d'excédent. Cette manière de faire est-elle licite?

La question peut être controversée : il n'y a rien, en effet, ni dans le cahier des charges, ni dans les tarifs, qui interdise aux voyageurs de se grouper et de souscrire pour le groupe un seul contrat; mais on a vu, n° 206, que, d'après les articles 58, 1<sup>o</sup>, du règlement de 1846-1901, et 4, § 1<sup>er</sup>, des tarifs généraux, il est délivré « un billet » par place, ce qui suppose un contrat par personne. Or, s'il y a autant de contrats que de personnes pour le billet de place, il doit y avoir également autant de contrats que de personnes pour les bagages.

Les administrations de chemins de fer auraient donc pu exiger, peut-être, que chaque voyageur fit enregistrer ses bagages séparément. Mais elles n'avaient, en général, aucun intérêt à montrer une telle exigence, et elles ont, par suite, admis de tout temps le groupement des colis et des billets appartenant soit aux membres d'une même famille, soit aux membres d'une même société effectuant un voyage en commun.

Elles se trouvent avoir ainsi renoncé à la possibilité de soutenir la thèse indiquée plus haut, à savoir : que le contrat de transport par chemin de fer doit se former individuellement. Une véritable association de fait se crée entre les voyageurs qui réunissent leurs billets et leurs colis, et auxquels il est ensuite délivré un seul bulletin de bagages, propriété de la collectivité.

Dans ces conditions, la réponse à la question posée doit être en principe affirmative : il est permis aux voyageurs de réunir leurs colis et leurs billets afin de bénéficier de la franchise sur l'ensemble.

Mais cette solution de principe n'est pas appliquée à tous les cas, et, notamment, on a souvent considéré comme illicite le fait, par un voyageur, de tenter d'obtenir l'enregistrement des bagages lui appartenant à *lui seul*, en présentant avec son billet celui de quelque autre voyageur sans bagages, à qui il l'a emprunté, pour la circonstance, gratuitement ou à titre onéreux.

Dans ce cas, l'association de fait entre les deux voyageurs n'existe pas et n'a aucune raison plausible d'exister, car ils n'ont pas d'intérêt commun et ne voyagent pas ensemble. L'emprunt du billet par le possesseur des bagages a pour but unique et évident de lui attribuer un droit à franchise qu'en réalité il ne possède pas.

Aussi, non seulement les administrations de chemins de fer refusent-elles, lorsqu'elles en ont connaissance, les enregistrements qui se présentent dans ces conditions, mais la jurisprudence des tribunaux a même vu quelquefois, dans les agissements de cette nature, une escroquerie, une filouterie ou tout au moins une contravention à l'article 8, premier alinéa, des tarifs généraux de grande vitesse (*supra*, n° 695).

Il n'entre pas dans le cadre de la présente étude d'examiner la question à ce point de vue.

### § 3. — Articles de messagerie, marchandises et denrées.

(Chapitre II, section première, §§ 2 et 3, des Tarifs généraux G. V.)

719. Article 14 : articles de messagerie et marchandises; définition. — 720. Article 15 : denrées; définition. — 721. Prix de transport applicable aux « articles de messagerie et marchandises » et aux « denrées ». — 722. Article 15 bis : taxation des colis groupés.

719. L'article 14 des tarifs généraux de grande vitesse fait connaître les prix qui devront être perçus pour les « articles de messagerie et marchandises à grande vitesse », qui, dit-il, « sont taxés sans distinction de nature, en tant qu'ils ne contiennent pas de finances, valeurs ou objets d'art, pour lesquels il existe un tarif *ad valorem* ».

La seule observation à présenter à ce sujet est que dans l'expression « articles de messagerie et marchandises », employée par l'article 14, ne sont pas comprises, quelque générale que cette expression puisse paraître, les marchandises que l'article suivant qualifie « denrées ».

720. L'article 15 indique en effet les prix à percevoir pour les « denrées », dont il donne une énumération ainsi conçue :

« Animaux vivants, en cages ou en paniers, dont la désignation suit : agneaux, cailles, chevreaux, cobayes (cochons d'Inde), cochons de lait (petits porcs dont le poids, par tête, ne dépasse pas 30 kilos, emballage compris), lapins, pigeons, volailles. — Beurre. — Boissons dont la désignation suit : bière, cidre, vinaigres, vins. — Champignons. — Charcuterie. — Conserves alimentaires. — Coquillages frais. — Cornichons. — Crustacés (crabes, crevettes, écrevisses, homards, langoustes). — Escargots. — Fromages. — Fruits (citrons, fraises,

olives, oranges, raisins, etc.). — Gibier abattu. — Glace à rafraîchir. — Graisses (margarine, saindoux, suif frais). — Harengs. — Huîtres. — Lait. — Légumes. — Levures. — Melons. — Œufs. — Pain. — Pâtisserie. — Poissons. — Tortues vivantes. — Vendanges, en cueveaux ou en fûts. — Viandes. — Volailles mortes. »

La distinction à faire entre les denrées et les autres articles à grande vitesse, au point de vue de leur taxation, ne résulte pas du cahier des charges (V. n° 268), où denrées et marchandises figurent au même prix de 36 centimes par tonne; l'énumération ci-dessus doit donc être considérée comme limitative; le bénéfice du tarif des denrées s'applique exclusivement aux marchandises qui y sont comprises: il ne peut être étendu à d'autres que sur la proposition des administrations intéressées, et en vertu d'une homologation ministérielle.

**721.** Les prix de transport, lorsque le poids des expéditions ne dépasse pas 40 kilos, restent, en vertu des articles 14 et 15, tant pour les denrées que pour les autres articles, ceux fixés par le tarif exceptionnel (V. n° 303).

Pour les expéditions d'un poids supérieur à 40 kilos, ils sont, par tonne et par kilomètre, les suivants :

DISTANCES		Articles de MESSAGERIE et MARCHAN- DISES	DENRÉES
Jusqu'à 100 kilomètres. . . . .		0 <sup>r</sup> 32	0 <sup>r</sup> 24
Pour chaque kilomètre en excédent au delà de	100 jusqu'à 300 kilomètres. . .	0 30	0 225
	300 — 500 — . . . . .	0 28	0 21
	500 — 600 — . . . . .	0 26	0 195
	600 — 700 — . . . . .	0 24	0 18
	700 — 800 — . . . . .	0 22	0 165
	800 — 900 — . . . . .	0 20	0 15
	900 — 1 000 — . . . . .	0 18	0 135
	1 000 — 1 100 — . . . . .	0 16	0 12
1 100 . . . . .	0 14	0 105	

Ces prix, toujours inférieurs à ceux du cahier des charges, constituent deux barèmes belges à bases décroissantes, dont la forme est tout à fait semblable, puisque les bases applicables aux denrées représentent exactement les trois quarts de celles applicables aux articles de messagerie.

**722.** L'article 15 bis rappelle textuellement les dispositions de l'ar-

ticle 47 du cahier des charges qui ont été citées nos 304 et 306, et commentées dans les numéros suivants.

« Les prix résultant de l'application des barèmes prévus aux articles 15 et 14 ci-dessus pour les expéditions d'un poids supérieur à 40 kilos seront appliqués à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilos d'objets envoyés par une même personne à une même personne.

« Le bénéfice de la disposition énoncée dans l'alinéa précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transports, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis. »

Il ajoute seulement, entre ces deux paragraphes, ce qui suit :

« Il en sera de même des prix des tarifs spéciaux dont l'application aura été revendiquée par l'expéditeur sur la déclaration d'expédition; mais dans le cas où le tarif appliqué à l'un des colis ainsi groupés comporte des délais supplémentaires, ces délais régiront l'envoi tout entier. »

Ce n'est point par erreur, comme on pourrait le croire de prime abord, que cette disposition, où il est question de tarifs spéciaux, a été placée dans les tarifs généraux : son application peut, en effet, amener ce résultat que certaines expéditions, quoique taxées aux prix de ces derniers tarifs, se trouvent néanmoins soumises aux conditions de délai des tarifs spéciaux.

Une telle conséquence rend même la légalité de cette clause discutable, et l'on est obligé d'admettre, pour en légitimer l'usage, que l'expéditeur, en revendiquant les tarifs spéciaux à délai allongé pour une partie de son expédition, a consenti l'allongement pour la totalité, en échange des avantages que la combinaison peut lui offrir à d'autres points de vue.

#### § 4. — Finances, valeurs, objets d'art.

(Chapitre II, section première, § 4, des Tarifs généraux G. V.)

723. Article 16 : rappel, avec addition explicative, des dispositions correspondantes de l'article 1<sup>er</sup> du tarif exceptionnel. — 724. Article 17 : résumé des dispositions contenues dans cet article. — 725. Le règlement sur le conditionnement des finances et valeurs doit être considéré comme régulièrement approuvé et, par suite, obligatoire. — 726. Aperçu sommaire sur le dispositif de ce règlement. — 727. La fausse déclaration de valeur comporte les mêmes sanctions que la déclaration inexacte de la nature d'un envoi. — 728. Effets de la déclaration de valeur sur la responsabilité du chemin de fer. — 729. Les articles 16 et 17 ne sont pas applicables aux animaux. — 730. Ni aux valeurs contenues dans les bagages des voyageurs.

723. L'article 16 reproduit simplement les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du tarif exceptionnel concernant les matières et objets

de valeur (V. p. 193, n° 294 et suiv.), en y ajoutant cette explication à peine nécessaire :

« Les monnaies de billon sont considérées comme marchandises et taxées d'après leur poids. »

724. Mais l'article 17 apporte deux importantes additions aux prescriptions du même tarif exceptionnel :

— L'une oblige les expéditeurs à se conformer, pour le conditionnement des finances et valeurs, au « règlement approuvé par l'Administration supérieure »;

— D'après l'autre, « en cas de perte la compagnie ne sera pas tenue de rembourser au delà de la somme déclarée ».

725. Si l'on en croit Lamé Fleury (1), le règlement sur le mode de conditionnement des finances et valeurs n'a jamais fait l'objet d'une homologation régulière; mais il a été porté à la connaissance des fonctionnaires du contrôle par une circulaire du 3 avril 1862<sup>1</sup> : on peut dès lors le considérer comme approuvé, au moins tacitement, par l'Administration supérieure, et comme ayant, par conséquent, même force légale que l'article 17, dont il est une annexe.

726. Ce règlement prescrit minutieusement le mode d'emballage qui doit être exigé pour les expéditions de « finances, billets de banque, titres de rentes, actions, obligations, coupons d'intérêts ou de dividende, etc., broderies et dentelles ».

Il contient en outre, dans ses dispositions générales, un alinéa ainsi conçu :

« Note ou bulletin de remise. — Chaque expédition devra être accompagnée de deux notes ou bulletins de remise mentionnant, indépendamment des indications ordinaires, la valeur de l'article, et portant un cachet à la cire ou un plomb conforme à celui apposé sur cet article. »

Pour les envois de cette nature, la déclaration d'expédition doit donc, contrairement aux règles ordinaires, être faite en double.

727. L'obligation de mentionner « la valeur de l'article » sur la déclaration d'expédition, ne peut évidemment s'entendre que de « la

---

(1) Voir la note 2 de la page 136.

valeur réelle des finances (ou autres valeurs) à transporter, puisque c'est sur cette valeur que doit être faite la perception du prix de transport fixé par les tarifs » (1).

La fausse déclaration de valeur est par conséquent parfaitement assimilable, au point de vue des sanctions pénales qu'elle comporte, aux déclarations inexactes dont il a été parlé n° 223.

**728.** Il semble résulter de la disposition finale de l'article 17, que la responsabilité du chemin de fer doit être limitée, en cas de perte (et aussi, par conséquent, en cas d'avarie), au montant de la somme déclarée.

Les principes généraux de la responsabilité, auxquels il n'est plus permis de déroger (V. n° 94), s'opposent à ce que cette clause soit ainsi entendue : elle peut signifier que la valeur déclarée sera présumée exacte et devra servir de base à l'estimation du préjudice que le chemin de fer a prévu ou pu prévoir lors du contrat (V. n° 69); mais elle ne peut dire que la responsabilité dudit chemin de fer sera limitée au montant de cette valeur, car le préjudice dont il est dû réparation à raison de la perte d'un objet est souvent supérieur à la valeur de cet objet (V. n° 102).

**729.** Les dispositions des tarifs généraux concernant les finances et valeurs ne sont pas applicables aux animaux, parce que ceux-ci font l'objet de paragraphes spéciaux tant dans le tarif exceptionnel (V. n° 294) que dans les tarifs généraux eux-mêmes (V. n° 759).

**730.** Elles ne sont pas davantage applicables aux bagages, parce que, d'une part, ceux-ci sont explicitement dispensés de toute déclaration d'expédition (V. nos 716 et 775), et que, d'autre part, on ne saurait leur appliquer le tarif des objets taxés *ad valorem* sans porter atteinte à ce principe, posé par l'article 44 du cahier des charges : « Tout voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kilos n'a à payer, pour le transport de ce bagage aucun supplément du prix de sa place » (V. nos 695 et suivants).

On dira, n° 775 ce qu'on doit conclure de cette absence de déclaration, en ce qui concerne la responsabilité du voiturier pour perte, retard ou avaries de bagages.

---

(1) Cass. crim. 23 juin 1864 (*supra*, 223, p. 136, note 2).



## § 5. — Chiens.

(Chapitre II, section première, § 5, des Tarifs généraux G. V.)

731. Articles 18, 19 et 21 : prix et conditions de transport des chiens. — 732. Rappel des dispositions des articles 60 et 62 du règlement de 1846-1901. — 733. Obscurité de la réglementation en ce qui concerne le transport des chiens. — 734. La question de taxation et la question d'admission dans les compartiments doivent être étudiées séparément. — 735. La taxe à la tête prévue par l'article 18 est un maximum; la taxe au poids de l'article 36 peut toujours être appliquée si elle est plus réduite. — 736. La taxe de l'article 36 est applicable d'office s'il y a avantage pour l'expéditeur. — 737. Ou pour le voyageur. — 738. Mais un chien ne saurait être enregistré comme bagages. — 739. Absence de jurisprudence décisive sur ces questions. — 740. Conditions d'admission des chiens dans les compartiments de voyageurs. — 741. La taxe exigible pour un chien conservé par un voyageur dans son compartiment est la même que si ce chien était confié à la garde du chemin de fer. — 742. Observation au sujet d'une instruction dont il a été parlé n° 733. — 743. Article 20 : chargement et déchargement des chiens non accompagnés. — 744. Responsabilité du chemin de fer en cas d'absence du destinataire au moment de l'arrivée.

731. Les *articles 18 et 21*, relatifs aux taxes à percevoir pour le transport des chiens, ne peuvent être séparés et doivent même être étudiés, comme on le verra ci-après, en même temps que l'*article 19*.

Tout d'abord l'article 18 fixe à un taux égal au montant de la taxe prévue par le cahier des charges pour les « chiens transportés dans les trains de voyageurs » (V. n° 265), augmentée de l'impôt, soit en tout 0<sup>f</sup> 0168 par tête et par kilomètre, le « prix à percevoir pour le transport des chiens dans les trains de voyageurs ».

Puis, d'après l'article 21, « les expéditeurs de chiens accompagnés ou non accompagnés peuvent d'ailleurs, s'ils le désirent, les faire transporter aux prix et conditions du tarif des animaux en cage, fixés par l'article 36 ».

En se reportant audit article 36 des tarifs généraux de grande vitesse, on voit que les chiens en caisses, cages ou paniers, pourront être taxés au tarif ordinaire de la messagerie, sur le double de leur poids, emballage compris, sans que toutefois la taxe puisse dépasser celle qui serait obtenue en calculant, conformément à l'article 18, à raison de 0<sup>f</sup> 0168 par tête.

La distance de Paris à Nice, par exemple, étant de 1 087 kilomètres (*viâ* Dijon, Lyon, Arles, Marseille), la taxe d'un chien, d'après l'article 18, s'établirait, quelle que fût la taille de l'animal, de la manière suivante :

$$0^f 0168 \times 1087^{\text{km}} = 18^f 25$$

Or, pour un petit chien enfermé dans un panier et ne pesant, embal-

lage compris, pas plus de 2<sup>kg</sup> 500, le tarif des articles de messagerie (V. nos 721 et 303), appliqué sur le double de ce poids, donnerait seulement pour le même parcours, à raison de 330<sup>f</sup> 75 par tonne (1) :

$$330^f 75 \times 0^t 005 = 1^f 65$$

L'intérêt de la distinction est donc considérable; mais l'application des articles 18 et 21 ne présenterait pas de difficultés réelles si l'article 19 ne venait compliquer beaucoup la question, comme on le verra tout à l'heure, en introduisant dans les tarifs, la partie ci-après de l'article 62 (ancien 67) du règlement de 1846-1901 :

« Aucun animal ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs. Toutefois la compagnie pourra placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés en quelque saison que ce soit. »

**732.** Il est à remarquer que le texte qui vient d'être cité ne reproduit pas la totalité de l'article 62 du règlement. Cet article est, en effet, complété par un alinéa ainsi conçu :

« En outre, des exceptions pourront être autorisées pour les animaux de petite taille convenablement enfermés. »

La reproduction de l'article 62 dans les tarifs généraux devrait également, pour rappeler toutes les dispositions réglementaires susceptibles d'être appliquées au transport des chiens, être accompagnée de cette partie de l'article 60, qu'on a déjà citée n° 698 :

« L'entrée des voitures est interdite..... à tous individus porteurs..... d'objets qui par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. »

Ce sont ces dispositions des articles 62 et 60 du règlement de 1846-1901, qui permettent aux voyageurs de conserver dans un compartiment non spécialisé leurs petits chiens, convenablement enfermés, à la double condition d'y avoir été autorisés et de ne point gêner leurs compagnons de route.

**733.** L'article 19, a-t-on dit n° 731, vient compliquer beaucoup la question de la taxation des chiens: il mélange, en effet, fort mal à propos, aux textes très suffisamment clairs des articles 18, 21 et 36 concernant la fixation du prix de transport, des dispositions régle-

(1) Le prix de la tonne pour la distance de 1 087 kilomètres s'obtient, d'après les bases indiquées n° 303, par le calcul suivant :

$$35^e \times 200^{km} + (32 + 31) \times 100 + 30 \times 400 + 28 \times 200 + 25 \times 87 = 330^f 75$$

mentaires dont le but exclusif est de déterminer les mesures d'ordre et de police qui doivent présider à l'admission de ces animaux dans les compartiments de voyageurs.

La confusion est telle, à cet égard, qu'on a pu voir une instruction intérieure de l'un des grands réseaux s'exprimer ainsi :

« Les voyageurs sont autorisés à conserver gratuitement avec eux, dans les voitures, les colis dont ils désirent ne pas se séparer — y compris les caisses, cages ou paniers renfermant des animaux de petite taille *autres que les chiens* — à la condition que ces colis puissent être placés, sous les banquettes ou dans les filets, de façon à ne pas gêner ou incommoder les autres voyageurs, soit par leur volume, soit par leur odeur..... Les petits chiens placés dans des caisses, cages ou paniers ne sont admis dans les voitures à voyageurs que moyennant le paiement de la taxe à la tête. »

Cette instruction établirait ainsi un lien des plus étroits entre la question de taxation et celle de l'admission des chiens dans les compartiments : elle prétend supprimer, pour les voyageurs désireux de conserver leurs chiens auprès d'eux, la faculté prévue par l'article 21 des tarifs généraux, et mettre le paiement de la taxe à la tête, stipulée par l'article 18 des mêmes tarifs, comme condition aux autorisations dont il est parlé dans l'article 62 du règlement de 1846-1901. Une telle prétention, qui ne correspond aucunement à la lettre des règlements, est évidemment tout à fait illégale.

D'ailleurs la plus grande diversité règne au sujet du mode de taxation des chiens accompagnés, et, nonobstant une circulaire ministérielle du 5 novembre 1908 tendant à l'unification du régime adopté par les grands réseaux, la réglementation n'a encore reçu, à cet égard, aucune précision nouvelle. Il y a donc lieu de s'en rapporter uniquement aux textes en vigueur, en s'appliquant à leur donner l'interprétation naturelle qu'ils comportent.

**734.** Dans cette recherche, il faut avant tout maintenir distinctes et étudier séparément la question de taxation et la question d'admission dans les compartiments, qui, comme on vient de le voir, doivent, au point de vue juridique, rester complètement indépendantes l'une de l'autre.

La première rentre seule dans le cadre du présent ouvrage; la seconde devra cependant être étudiée aussi, à cause du lien qui a été établi entre elles dans la pratique.

**735.** L'article 18 du tarif général, en reprenant les dispositions correspondantes du cahier des charges, autorise ainsi la perception du tarif

à la tête prévu par ledit cahier des charges pour les chiens transportés dans les trains de voyageurs; mais le prix ainsi fixé est et reste un maximum : rien ne s'oppose à ce que des prix plus avantageux soient inscrits dans les tarifs spéciaux, en échange de certaines conditions, ou même dans le tarif général, en faveur de certains cas.

On a d'autres exemples de ce genre : tandis que le cahier des charges avait fixé un prix unique pour les excédents de bagages, les denrées et les marchandises de toute nature transportées à grande vitesse, le tarif général n'a consacré l'application intégrale de ce maximum que pour les seuls excédents de bagages; après avoir stipulé des prix plus réduits en faveur des articles de messagerie et marchandises, il fait bénéficier les denrées dont l'article 15 donne l'énumération, de réductions plus grandes encore (V. n° 721).

Rien ne s'opposait donc à ce que, la taxe à la tête de l'article 18 restant en principe applicable aux chiens quelconques, une autre disposition du tarif général fixât des prix moins élevés pour telle ou telle race de ces animaux : le roquet, par exemple, dont tout le monde connaît la petite taille.

L'article 36 fait mieux. Au lieu de baser les réductions qu'il accorde sur une distinction de races qu'il n'est pas toujours facile de faire, il institue un critérium beaucoup plus sûr : tous les chiens, quels qu'ils soient, peuvent bénéficier de la taxe au poids, à condition d'être remis au chemin de fer en cages, caisses ou paniers, le montant de cette taxe étant en tous cas limitée à celui de la taxe à la tête calculée d'après l'article 18.

**736.** Ce premier point établi, une question se présente aussitôt : les taxes de l'article 36 doivent-elles être appliquées d'office aux chiens présentés en cages ou paniers, ou ne peuvent-elles l'être au contraire que sur la réquisition de l'expéditeur? Cette question ne se poserait certainement pas si n'existait l'article 21, dont le texte a été donné n° 731 : le tarif général est en effet applicable d'office en toutes ses parties, et, dès l'instant que les conditions du transport doivent être les mêmes sous le régime de l'article 36 que sous celui de l'article 18, on doit, semble-t-il, faire toujours bénéficier l'expédition du prix le plus avantageux.

Mais l'article 21 déclare que les expéditeurs de chiens pourront faire transporter ces animaux au tarif des animaux en cages « s'ils le désirent ». Faudrait-il donc que ce désir fût manifesté de façon explicite? Non, évidemment : quand l'expéditeur d'un chien aura présenté son animal dans une cage au lieu de l'amener au bout d'une laisse, on ne pourra se méprendre sur ses intentions, et il conviendra de lui

appliquer d'office les taxes de l'article 36, si, bien entendu, ce sont les plus avantageuses.

**737.** Cette règle doit-elle être suivie non seulement à l'égard des expéditeurs proprement dits, mais encore à l'égard des voyageurs qui présentent leurs chiens, au moment du départ, pour être transportés dans le même train qu'eux-mêmes?

Pourquoi non?

La faculté prévue par l'article 21 concerne « les expéditeurs de chiens accompagnés ou non accompagnés », et bien que l'expression « expéditeurs » soit impropre s'appliquant aux voyageurs, il paraît évident que cet article, en parlant de chiens « accompagnés ou non accompagnés », a bien voulu englober tant les voyageurs que les expéditeurs véritables (V. n° 777).

Si donc un voyageur présente son chien en laisse, on devra le taxer d'après l'article 18, mais s'il le présente en cage ou en panier, c'est la taxe de l'article 36 qui devra être appliquée, lorsqu'elle sera moins élevée.

On dira peut-être : pour qu'un chien soit taxé aux conditions de l'article 36 il doit, au préalable, faire l'objet d'une déclaration d'expédition; un récépissé doit en être délivré; en outre, les conditions de délai deviennent celles des articles de messagerie..... toutes choses incompatibles avec le transport d'un chien accompagnant un voyageur.

Mais pourquoi en serait-il ainsi pour les chiens en cages ou en paniers et non pour les chiens en laisse auxquels s'applique l'article 18? Est-ce que les articles du tarif général concernant les déclarations, les récépissés, les délais, ne peuvent pas être appliqués aussi bien aux uns qu'aux autres? Et si les administrations n'exigent pas de déclaration pour les chiens accompagnés tenus en laisse, pourquoi en exigeraient-elles pour les chiens accompagnés remis en cages ou paniers? Aucune distinction n'étant faite, à ce point de vue, dans les tarifs, il faut admettre que la situation est la même dans les deux cas.

Peu importe que sur certains réseaux on ait trouvé plus commode, et surtout plus rémunérateur, de délivrer, aux mêmes guichets que pour les voyageurs, des « billets de chiens », dont la taxe est calculée à la tête, suivant l'article 18. Les chiens n'ont pas besoin de billets; mais ils doivent être présentés à l'enregistrement comme toute expédition, les voyageurs pouvant d'ailleurs les amener en laisse ou les apporter en cage, et, dans ce dernier cas, on doit les taxer au poids, conformément à l'article 36, toutes les fois qu'il y a avantage pour l'intéressé.

**738.** N'y a-t-il pas lieu de décider encore qu'un voyageur a le droit de comprendre un chien dans ses bagages et de le faire enregistrer comme tel, en bénéficiant de la franchise de 30 kilos (V. n° 695) ou en payant, s'il y a lieu, la taxe des excédents ?

L'affirmative a été soutenue, et même certains réseaux l'admettent ou l'ont admise.

On répondra cependant par la négative.

Non pas simplement à cause des taxes spéciales prévues pour les chiens dans les articles 18 et 36 : il y a des taxes spéciales aussi pour les messageries, denrées, objets de faible densité, et cependant jamais les administrations n'ont émis la prétention d'exclure ces objets du transport en bagages ; mais, d'une part, malgré l'extrême étendue donnée au sens du mot bagage par la jurisprudence tant administrative que judiciaire (V. n° 699), il ne semble pas qu'on y puisse comprendre un chien, ni aucun autre animal susceptible de s'acheminer lui-même à la suite de son maître : le mot « bagage » emporte trop avec lui l'idée de paquets, de colis, de choses inertes, de charge ; d'autre part, ainsi qu'on l'a établi n° 737, l'article 21 du tarif général, en parlant des chiens « accompagnés ou non accompagnés », a eu certainement en vue tant les chiens remis par un expéditeur pour être transportés aux conditions ordinaires des expéditions de grande vitesse, que ceux qui seraient présentés par un voyageur, pour être transportés dans le même train que sa propre personne et ses bagages ; et comme tous les cas de transport de chiens, aux conditions des tarifs généraux, se trouvent compris dans ces deux-là, il s'ensuit que la taxe doit toujours être établie, ainsi que le prévoit l'article 21, soit d'après l'article 18, soit d'après l'article 36.

Certaines administrations en ont-elles usé autrement et ont-elles admis que les chiens pouvaient être taxés comme bagages, c'est, sans nul doute, en vertu d'une tolérance extra-réglementaire et par conséquent prohibée.

**739.** On fera remarquer que si la discussion qui précède n'a été appuyée d'aucune jurisprudence, c'est que jamais ces questions n'ont été présentées aux tribunaux de la même manière qu'elles viennent de l'être ici.

Les affaires relatives à des transports de chiens sont ordinairement portées devant la juridiction correctionnelle, par les soins ou plutôt sur la plainte des administrations de chemins de fer, qui pensent assurer mieux, par ce moyen, la défense de leurs intérêts pécuniaires. Les voyageurs, effrayés de telles poursuites, se défendent peu et mal ; en tout cas ils ne songent guère à soulever des difficultés au sujet du

quantum de la taxe exigible, alors qu'on leur reproche surtout de n'en avoir payé aucune.

A cela se joint la confusion, déjà signalée n° 733, qui règne dans beaucoup d'esprits, entre les mesures de police prescrites par le règlement de 1846-1901, et les dispositions, d'ordre essentiellement contractuel, des tarifs généraux. On a vu, par exemple, un agent de chemin de fer dresser procès-verbal contre une personne qui avait, disait-il, « essayé de faire voyager un chien *sans billet* de Paris à Bourbon-Lancy, cas prévu par l'article 63 (actuellement 58) de l'ordonnance du 15 novembre 1846 » (1) : comme si l'article 58 du règlement de 1846-1901 (V. n° 192) était susceptible de s'appliquer aux chiens !

Aussi, en pareille matière, ne peut-on compter sur la jurisprudence pour fournir des documents précis et décisifs. Le seul principe qu'on puisse considérer comme fermement établi par la Cour de cassation, est qu'il y a contravention, réprimée par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, de la part de toute personne qui fait transporter un chien sans payer le prix *fixé par les tarifs* (2).

Mais ce principe est d'une application bien vague, vu les divergences de l'interprétation que font les diverses administrations, de textes qui sont cependant les mêmes pour toutes.

**740.** Passant au deuxième point de l'étude annoncée n° 734, on se demandera quelles sont les conditions requises pour qu'un chien, — abstraction faite de toute considération de taxe, — soit admis à rester dans un train auprès de son maître.

Lorsque des compartiments spéciaux sont réservés aux « voyageurs avec chiens », ceux-ci peuvent évidemment y pénétrer, avec leurs chiens, sans plus ample autorisation que celle résultant de l'écriteau apposé sur ces compartiments.

Mais les animaux, chiens ou autres, sont en principe exclus, par l'article 62 du règlement de 1846-1901, de tous les autres compartiments; toutefois, ajoute la disposition finale dont la reproduction a été omise dans l'article 19 des tarifs généraux de grande vitesse, « des exceptions pourront être autorisées pour les animaux de petite taille convenablement enfermés » (V. nos 731 et 732).

---

(1) Une dame Bonniaud avait été trouvée dans un train du P.-L.-M., ayant avec elle un petit chien dans un panier, pour lequel elle n'avait payé aucune taxe. Sur la réclamation d'un contrôleur, elle refusa d'abord, puis paya, la taxe à la tête prévue par l'article 18 du tarif général. Il fut néanmoins verbalisé contre ladite dame Bonniaud, qu'un jugement du tribunal correctionnel de Cosne en date du 15 novembre 1899 a condamnée par défaut à 16 francs d'amende.

(2) Voir notamment Cass. crim. 26 mai 1906 (min. pub. c. demoiselle Riett). †

Quatre conditions sont donc nécessaires pour que l'introduction d'un animal (chien ou autre) dans un compartiment non spécialisé soit régulière :

1° Une autorisation;

2° Que l'animal soit « de petite taille »;

3° Qu'il soit en outre « convenablement enfermé »;

4° Enfin, en vertu de la disposition de l'article 60 rappelée n° 732, qu'il ne puisse « gêner » ni « incommoder » les autres voyageurs.

Le règlement de 1846-1901 n'ayant indiqué ni par quelles personnes ni dans quelle forme les autorisations doivent être délivrées, ces autorisations ne pourront résulter que d'un accord explicite ou tacite entre l'Administration supérieure et les administrations de chemins de fer : cet accord interviendra explicitement sous forme d'instructions homologuées et dès lors obligatoires, ou bien le droit de décision sera laissé aux agents du chemin de fer, qui en useront suivant les circonstances et sauf opposition ultérieure de la part des fonctionnaires du contrôle.

Dans tous les cas, quelles que soient les personnes appelées à statuer, elles ne peuvent rien ajouter aux conditions ci-dessus indiquées, ni rien en retrancher, ni subordonner leur autorisation à des perceptions extra-réglementaires comme le faisait l'instruction dont il est parlé n° 733 et n° 742.

**741.** Quelle est maintenant la taxe applicable à un chien régulièrement conservé par un voyageur dans son compartiment?

La réponse est simple : cette taxe est exactement celle qui serait applicable au même chien s'il était remis à la garde du chemin de fer.

Il en est ainsi parce que le chien, même en cage ou en panier ne pouvant être considéré comme bagage (V. n° 738), son propriétaire doit acquitter la taxe due pour son transport.

Il en est ainsi et il faut qu'il en soit ainsi, parce qu'à chaque instant ledit propriétaire peut, par suite d'opposition de ses compagnons de route, d'affluence plus grande, ou pour toute autre cause, être appelé à conduire son chien dans le fourgon, où se trouve sa place normale.

On ne doit pas perdre de vue, en effet, que l'admission des chiens dans les compartiments est une exception, une tolérance, même une faveur : la règle est l'exclusion. La taxe doit donc être perçue d'abord, comme si l'animal devait être mis au fourgon; après quoi l'on pourra, si les circonstances le permettent, autoriser le maître à conserver son chien auprès de lui, mais en quelque sorte à titre précaire, la réintégration dans le fourgon pouvant, à tout instant, devenir nécessaire à raison de circonstances nouvelles.



**742.** Ce qui vient d'être dit du paiement préalable de la taxe n'enlève rien à la critique formulée n° 733 contre cette instruction intérieure de l'un des grands réseaux, d'après laquelle, « les petits chiens placés dans des caisses, cages ou paniers » n'étaient « admis dans les voitures à voyageurs que moyennant le paiement de la taxe à la tête ».

Cette instruction avait le très grave défaut de faire du paiement d'une taxe, supérieure d'ailleurs à celle réellement due, la condition principale, sinon unique, de l'admission des petits chiens dans les compartiments. Si des taxes doivent être exigées, en vertu des tarifs, pour les chiens admis dans les voitures à voyageurs, ces taxes sont exigibles *a fortiori* lorsque ces animaux sont placés dans le fourgon; l'instruction dont il s'agit pouvait donc bien recommander aux agents de s'assurer que la perception avait eu lieu, mais elle ne pouvait décider que le paiement entraînerait *de plano* l'admission dans les compartiments.

**743.** L'article 20 ne s'applique qu'aux chiens voyageant « sans être accompagnés »; il semble, en outre, qu'il ne concerne pas les chiens en cages ou paniers, mais seulement ceux qui sont amenés au chemin de fer simplement tenus en laisse ou même vaguant en liberté.

Le chargement et le déchargement doivent, d'après cet article 20, être faits par l'expéditeur et le destinataire, et, si celui-ci ne se trouve pas présent à l'arrivée du train, les chiens doivent être « mis en fourrière conformément à l'article 27 »; ce dernier article, qui a trait au magasinage des articles à grande vitesse, reproduit, *in fine*, les dispositions de l'arrêté sur les frais accessoires relatives à la mise en fourrière des animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée (V. nos 764, 765 et 377).

Bien qu'aucune obligation de faire la manutention ne soit imposée pour les chiens accompagnés, il ne paraît pas douteux que leurs propriétaires, ayant voyagé dans le même train, ne doivent sinon procéder au chargement et au déchargement, du moins assister à ces opérations, qui seront grandement facilitées par leur présence. Toutefois, il y a lieu de constater le silence du tarif à ce sujet.

**744.** D'après le même article 20, les administrations sont, en l'absence du destinataire à l'arrivée, « exonérées de toute responsabilité » pour les « accidents qui pourraient arriver aux chiens » ou pour la « perte des chiens qui s'enfuiraient pendant le déchargement ».

Cette clause donne lieu à une observation analogue à celle de l'article 17 dont il a été parlé n° 728. Les transports d'animaux, quelle

que soit leur race, sont soumis aux prescriptions de l'article 103 du Code de commerce, et dès lors le chemin de fer ne peut, en aucun cas, dégager par avance sa responsabilité. En conséquence, pour qu'un voiturier cesse d'être responsable d'un accident arrivé à un chien ou de la fuite de cet animal, il est nécessaire qu'il établisse que toutes les précautions en son pouvoir ont été prises pour empêcher cet accident ou cette fuite.

**§ 6. — Marchandises ne pesant pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube. Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles.**

(Chapitre II, section première, §§ 6 et 7 des Tarifs généraux G. V.)

745. Article 22 : rappel, avec addition explicative, des dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du tarif exceptionnel, concernant les objets de faible densité. — 746. Observations sur la condition légale du transport des objets de dimension ou de poids exceptionnels. — 747. Article 23 : prix de transport pour ces objets. — 748. Définition des « masses indivisibles ». — 749. La question de savoir si une masse indivisible excède les dimensions du matériel d'une administration est une question de fait.

745. L'article 22 des tarifs généraux de grande vitesse, relatif aux objets de faible densité, reproduit simplement l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, du tarif exceptionnel (V. n° 286 et suiv.), en y ajoutant ce renseignement :

« Les marchandises susceptibles d'être taxées moitié en sus figurent avec un astérisque dans la classification générale des marchandises de petite vitesse ».

746. Pour ce qui est des objets de grand poids, on a déjà vu, n° 259, que le transport des masses pesant plus de 5 000 kilos est facultatif pour les concessionnaires de voies ferrées, et que, par suite, bien que le droit de fixer les taxes soit, en principe, dévolu au ministre des travaux publics, l'initiative des propositions n'en demeure pas moins, en fait, l'apanage des administrations intéressées.

A l'égard des masses indivisibles de 3 000 à 5 000 kilos, l'article 46 du cahier des charges stipule que le concessionnaire ne pourra se refuser à les transporter, mais que les droits de péage et prix de transport fixés au tarif (de l'art. 42) seront augmentés de moitié. Ce n'est là, comme toujours, qu'un tarif maximum : l'homologation est nécessaire aux tarifs d'application aussi bien dans ce cas que dans celui de masses indivisibles d'un poids supérieur à 5 000 kilos.

D'autre part, bien que le cahier des charges n'ait envisagé que le

poids des masses indivisibles, la pratique a amené à tenir compte aussi des dimensions. A l'origine, on n'avait pas songé à prévoir que les chemins de fer pussent transporter, même exceptionnellement, des objets de dimensions supérieures à celles du matériel; mais cela pouvant sans doute se faire aujourd'hui, les administrations ont cru devoir, dans leurs propositions concernant les masses indivisibles, ajouter les objets de dimensions exceptionnelles à ceux dont, à cause de leur poids, elles ne sont pas tenues de se charger.

**747.** L'article 23 réunit toutes les dispositions relatives au transport à grande vitesse de ces sortes d'objets.

Pour les masses indivisibles de 3 000 à 5 000 kilos, il stipule simplement, comme le cahier des charges, une majoration de 50 % en sus des prix ordinaires.

Pour les masses d'un poids supérieur à 5 000 kilos, les administrations, d'après le cahier des charges, ne sont pas tenues d'accepter le transport, mais lorsqu'elles l'acceptent, il appartient à l'Administration supérieure de fixer, sur leur proposition, les prix qui seront perçus; elles doivent en outre accorder les mêmes facilités, « pendant trois mois au moins », à « tous ceux qui en feraient la demande ». Ces dispositions sont reproduites dans l'article 23, mais pour s'appliquer exclusivement aux « masses indivisibles pesant plus de 8 000 kilos » et aux « objets dont les dimensions excèdent celles du matériel ».

Enfin les prix ordinaires sont doublés pour les masses indivisibles pesant plus de 5 000 kilos mais ne dépassant pas 8 000 kilos.

Pour l'application de ces dispositions et de celles qu'on pourrait rencontrer dans les tarifs spéciaux, il importe de préciser ce qu'on doit entendre par « masse indivisible » et par « dimensions du matériel ».

**748.** La Cour de cassation a donné des « masses indivisibles » une définition suffisamment claire. Il s'agissait en l'espèce d'un fût de vin, du poids de 9 338 kilos, que le tribunal de commerce de Besançon (1) avait considéré comme ne constituant pas une masse indivisible, attendu, disait-il, que « le vin est une matière essentiellement divisible »; l'arrêt qui a cassé cette décision s'exprime ainsi :

« En surtaxant les masses indivisibles d'un certain poids, (le tarif général) a eu en vue non les marchandises indivisibles de leur nature, mais bien tout colis qui, présenté par l'expéditeur sous un volume et sous une masse que

(1) 6 avril 1871.

le transporteur ne doit point diviser, offre, à raison de son poids ou de ses dimensions, des difficultés exceptionnelles de chargement et de transport. Tel est le cas de l'espèce (1). »

On peut tenir pour exacte cette définition, du moins en thèse générale et sous réserve du sens particulier que pourront prendre les mots « masse indivisible » dans certains tarifs spéciaux. En conséquence, pour juger si un objet remis au chemin de fer constitue ou non une masse indivisible, il suffit de rechercher s'il est interdit ou non audit chemin de fer de diviser cet objet, de sa propre autorité, pour les diverses opérations qu'il peut être appelé à effectuer sans le concours de l'expéditeur ou du destinataire : chargement, déchargement, transbordement, transport.

Tout objet qu'on ne peut diviser sans le dénaturer ou le détériorer (un bloc de marbre, une plaque de blindage) est une masse indivisible. Tout « colis » également. De même, une harassé de poterie, un cadre de mobilier. De même des « charbons de bois en cadre ou sur plateau », alors que la charge de chaque plateau doit rester entière pendant les opérations de manutention et de transport (2). De même une « locomobile non emballée », bien qu'on puisse sans dommage en enlever certaines parties (3), car il ne peut appartenir au chemin de fer de prendre l'initiative du démontage.

749. Les définitions et observations qui précèdent ont précisé le sens qu'il convient d'attribuer à l'expression « masse indivisible », sans distinction entre les masses qui, pour l'application des tarifs, doivent être considérées au point de vue de leur poids, et celles qu'il faut envisager quant à leurs dimensions; mais tandis qu'un simple pesage renseigne sur la tarification applicable aux premières, il ne suffit pas de connaître les dimensions d'une masse indivisible pour savoir si elles excèdent ou non les dimensions du matériel : aucun document public, en effet, ne détermine officiellement celles-ci; de sorte que, à l'exception des *gabaris* des gares (V. n° 752), qui donnent la largeur et la hauteur que les wagons chargés ne doivent pas dépasser, les expéditeurs n'ont aucun renseignement certain sur les dimensions du matériel des diverses administrations.

On ne saurait même considérer comme suffisantes les indications de la note insérée sous l'article 12 des tarifs généraux de petite

---

(1) Cass. civ. 31 déc. 1873 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Gaulard).

(2) Cass. civ. 16 juill. 1872 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Carroué et Bénard).

(3) Cass. civ. 7 août 1889 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Breloux et C<sup>ie</sup>). — Cet arrêt reproduit textuellement la partie citée plus haut de l'arrêt du 31 décembre 1873.

vitesse et ainsi conçue : « Les dimensions normales du matériel affecté au transport des marchandises sont de 6<sup>m</sup> 50 de longueur et de 2<sup>m</sup> 80 de largeur ». L'article 23 ne parle pas de « dimensions normales », ni de « matériel affecté au transport des marchandises », mais simplement de « matériel », c'est-à-dire de l'ensemble des wagons appartenant à chaque administration. Or, il existe sur tous les réseaux de nombreux modèles de wagons, de dimensions variables, affectés aux diverses natures de transports; certains ont notamment des wagons à plusieurs trains destinés au chargement des charpentes en bois ou en fer jusqu'à 26 mètres de longueur : il est évident qu'une pièce de charpente susceptible d'être transportée au moyen de ces wagons n'excède pas les dimensions du matériel de ces réseaux.

C'est donc un point de fait à résoudre dans chaque cas : les objets présentés « excèdent les dimensions du matériel » lorsque l'administration appelée à les transporter ne possède pas de véhicules permettant, à raison des dimensions de ces objets, d'en effectuer le transport par voie ferrée (V. n° 863).

### § 7. — Voitures. Pompes funèbres.

(Chapitre III, section première, §§ 1 et 2, des Tarifs généraux G. V.)

750. Article 30 : prix et conditions de transport pour les voitures de tous systèmes.  
 — 751. Observations sur la définition du mot « voiture »; renvoi aux nos 274 et 275.  
 — 752. Article 31 : du *gabari* que ne doivent pas dépasser les voitures (ou autres objets) remis au transport. — 753. Article 32 : transport des voitures de pompes funèbres et des cercueils. — 754. Des voyageurs sont admis dans les voitures de pompes funèbres comme dans les autres sortes de voitures.

750. L'article 30, relatif au transport des voitures, s'était contenté, jusqu'à ces dernières années, de reproduire les dispositions correspondantes du cahier des charges (V. n° 272 et suiv.); il abaissait seulement à 40 et à 50 centimes les taxes fixées respectivement à 50 et 64 centimes par le tarif maximum, pour le transport des voitures à grande vitesse.

Mais l'édition des tarifs généraux homologuée le 9 janvier 1900, a ajouté à la reproduction du cahier des charges, des dispositions dont le texte est actuellement le suivant :

a) « Prix à percevoir pour les motocycles, tracteurs automobiles, tricycles automobiles, voitures automobiles, voitures automotrices : prix du barème des articles de messagerie, sans que la taxe par véhicule puisse être inférieure à celle prévue ci-dessus pour les voitures à un ou à deux fonds. »

b) « Exceptionnellement, sont taxés aux prix fixés par l'article 14, avec la majoration prévue à l'article 22, s'il y a lieu :

« 1° Les véhicules, emballés ou non, dont le poids, emballage compris, s'il y a lieu, n'excède pas 200 kilos par véhicule;

« 2° Les motocycles, tracteurs automobiles, tricycles automobiles, voitures automobiles, voitures automotrices, en caisses, dont le poids, emballage compris, n'excède pas 300 kilos. »

Ce paragraphe *b* étant inséré après les dispositions concernant les voyageurs qui peuvent, sans supplément de prix, prendre place dans les voitures (V. nos 272 et 273), il s'ensuit que les transports qu'il envisage sont exclus du bénéfice de ces dispositions.

**751.** Les additions dont on vient de parler solutionnent en partie, pour les catégories de voitures qui y sont dénommées, les questions qu'on s'est posées nos 274 et 275; en outre, en instituant un régime spécial pour les petites voitures dont le poids n'excède pas un certain chiffre, elles consacrent implicitement la règle que tout véhicule d'un poids supérieur devra être considéré comme « voiture » au sens de l'article 42 du cahier des charges, et taxé comme tel.

Mais la légalité d'une telle conséquence étant contestable, puisque les tarifs généraux ne peuvent aggraver les conditions de prix ou autres résultant du cahier des charges (V. n° 665), on peut considérer que les questions laissées en suspens nos 274 et 275 restent entières pour les véhicules auxquels lesdits tarifs n'accordent pas un traitement de faveur.

**752.** L'article 31 déclare que « le transport des voitures dont les dimensions dépassent le gabarit n'est pas accepté ».

Le *gabarit* est, comme on sait, la figure formée par la surface maximum que peuvent sans danger présenter les trains normalement à la voie. Les gabarits, dont la forme et les dimensions résultent pour chaque ligne de la position des obstacles fixes, le long des voies, par rapport au plan des rails, sont représentés dans les gares par une sorte d'arceau dans lequel doivent pouvoir passer librement tous les wagons et véhicules destinés à entrer dans la composition des trains (V. n° 663).

Il est évident qu'une administration de chemin de fer ne peut pas accepter au transport des objets, — voitures ou autres, — dont les dimensions excèdent son gabarit, et qu'il lui serait, par conséquent, impossible d'acheminer par ses rails. Il convient d'ajouter que le refus de transport ne serait pas justifié si, au moyen d'un agencement convenable, l'objet refusé pouvait, placé de certaine façon, passer

dans le gabarit : ainsi une compagnie a été justement condamnée, à toutes les juridictions, pour avoir refusé d'accepter, dans les conditions ordinaires, un engrenage de 3<sup>m</sup> 90 de diamètre qui, posé à plat sur wagon, excédait les dimensions du gabarit, mais qui, debout et convenablement maintenu, aurait pu passer librement (1).

**753.** L'article 32 reproduit à peu près textuellement les dispositions et prix du tarif du cahier des charges concernant les voitures de pompes funèbres et les cercueils (V. n° 278) : les voitures des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sont transportées aux « mêmes prix et conditions que les voitures à quatre roues à deux fonds et à deux banquettes », c'est-à-dire, en tant que prix, à raison de 50 centimes par voiture et par kilomètre.

Pour les cercueils dont la taxe est, d'après le cahier des charges, de 30 centimes par kilomètre, en principe, et de 1 franc par train express, dans une voiture spéciale, le tarif général précise en indiquant que, dans le premier cas, le transport a lieu par train omnibus ou mixte.

Quant à la « voiture spéciale » dont parlent le cahier des charges et le tarif général, elle est ordinairement représentée par un fourgon à bagages quelconque, dont la fermeture et l'ouverture sont faites en présence d'un représentant de la police locale.

**754.** L'article 32 se termine par une disposition fort intéressante au point de vue de l'interprétation de celles qui la précèdent : « Les personnes qui accompagnent un cercueil isolé montent dans les voitures de la compagnie et paient les places qu'elles occupent. »

Une question s'était peut-être présentée déjà à l'esprit du lecteur, à laquelle on n'a point répondu : les voitures de pompes funèbres sont transportées aux mêmes prix et conditions que les voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes ; or celles-ci, lorsqu'elles sont transportées à grande vitesse, admettent gratuitement trois voyageurs, et un nombre quelconque au delà, moyennant paiement, pour chacun, du prix d'une place de 2<sup>e</sup> classe (V. n° 272) ; en est-il de même pour les voitures de pompes funèbres ?

La disposition finale de l'article 32 permet de répondre affirmativement : cette disposition ne vise en effet que les « cercueils isolés », c'est-à-dire confiés isolément à la compagnie pour être transportés soit dans un « compartiment isolé », soit dans une « voiture spéciale ».

---

(1) Trib. com. Salins, 5 févr. 1870, C. de Besançon, 2 juin 1870, et Cass. req. 4 déc. 1871 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Fondet et Laurent).

### § 8. — Animaux vivants.

(Chapitre III, section première, § 3, des Tarifs généraux G. V.)

755. Article 33 : prix et conditions générales de transport des animaux (taxe à la tête). — 756. Taxe au poids applicable aux animaux ne pesant pas, emballage compris, plus de 150 kilos. — 757. Disposition de l'article 33 relative aux personnes accompagnant des animaux. — 758. Article 34 : chevaux des militaires et marins; renvoi à un autre chapitre. — 759. Article 35 : animaux d'une valeur supérieure à 5 000 francs. — 760. Article 36 : taxe au poids des petits animaux tels que chiens, chats, etc., emballés. — 761. Domaine d'application et légalité de l'article 36. — 762. Taxation des petits animaux qui seraient présentés comme bagages à enregistrer ou conservés par les voyageurs comme bagages à la main. — 763. Article 37 : les voitures et animaux ne sont acceptés qu'aux gares et pour les gares pourvues de quais d'embarquement ou de débarquement.

755. L'article 33 fixe les prix et conditions générales de transport pour certains animaux domestiques ou assimilés (ruminants et solipèdes); il les divise, comme le cahier des charges, en trois catégories (V. n° 267), mais il ajoute à la première catégorie (bœufs, vaches, etc.) les ânes, poulains, biches, cerfs et daims, et à la seconde (veaux et porcs), les chevreuils.

Les prix de transport, fixés respectivement à 16, 6 et 3 centimes, par tête et par kilomètre, sont notablement plus réduits que ceux du cahier des charges, qui, pour la grande vitesse, s'élèvent à 20, 8 et 4 centimes.

756. Le même article autorise en outre un mode de taxation susceptible de donner des prix beaucoup plus économiques, mais seulement pour les animaux de très petite taille.

« Toutefois », dit-il, « les animaux dénommés ci-dessus, placés dans des caisses fournies par les expéditeurs et dont le poids, emballage compris, ne dépasse par 150 kilos par caisse, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

« La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des caisses qui les renferment. »

La manière dont ce texte est libellé semble indiquer qu'il s'agit d'une exception toujours favorable aux transports considérés; voici cependant les résultats que donne, dans certains cas, l'application de cette disposition.

Une caisse du poids brut de 150 kilos devra, quels que soient le nombre et la nature des animaux qu'elle renferme, payer, pour



500 kilomètres de parcours par exemple, à raison de 149<sup>f</sup> 50 par tonne, (manutention comprise), sur 300 kilos : 44<sup>f</sup> 85.

Cette caisse pouvant contenir soit deux moutons de taille moyenne, soit huit petits agneaux, ces animaux, taxés à la tête, paieraient, manutention comprise (V. nos 765 et 339) :

- Les 2 moutons,  $(0^f 03 \times 500 + 0^f 20) \times 2 = 30^f 40$ ;
- Les 8 agneaux,  $(0^f 03 \times 500 + 0^f 20) \times 8 = 121^f 60$ .

Tandis qu'il y a grande économie, pour les agneaux, à faire le calcul de la taxe sur le double du poids, il y a au contraire avantage, pour les moutons, à faire le calcul d'après le nombre de têtes.

Aussi semble-t-il, bien que ce ne soit pas explicitement indiqué dans le texte de l'article 33, que l'on puisse considérer la taxe à la tête comme un maximum auquel doit être limitée la taxe sur le double du poids, lorsque celle-ci est applicable : s'il en était autrement, le maximum fixé par le cahier des charges pourrait, dans certains cas, se trouver dépassé.

**757.** Il convient de signaler, dans le même article 33, une clause semblable à celle qui termine l'article 32 (V. n° 754); elle a, dans l'article 33, un intérêt beaucoup moindre, et l'on se demande même s'il était de quelque utilité de l'insérer, étant donné que les transports à grande vitesse sont toujours censés s'effectuer par trains de voyageurs : « Les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les voitures de la compagnie et paient les places qu'elles occupent. »

On verra plus loin, n° 1039 et suivants, comment cette question est réglée par certains tarifs spéciaux.

**758.** L'article 34 fixe les prix à percevoir pour le transport des chevaux des militaires et marins. Il en sera parlé n° 1168.

**759.** L'article 35 reproduit la disposition du tarif exceptionnel aux termes de laquelle « les animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de la même espèce » (V. n° 296 et suivants).

Cet article ajoute ensuite :

« En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transport, la responsabilité de la compagnie reste limitée à 5 000 francs par tête, si la note de remise ne mentionne pas une valeur supérieure. »

Pour des raisons analogues à celles qui ont été indiquées à propos

de l'article 17 (n° 728), il faut ne donner à cette clause qu'un sens restreint: l'absence de déclaration de valeur suppose que l'expéditeur n'attribue pas à ses animaux une valeur supérieure à 5 000 francs par tête; mais il ne s'ensuit pas que la responsabilité du chemin de fer soit limitée à ce chiffre.

**760.** L'article 36, dont il a été déjà parlé, n° 731 et suivants, à propos des chiens, fixe au tarif de la messagerie, calculé sur le double du poids brut, le prix de transport applicable aux « animaux de petite taille tels que : chiens, chats, singes, écureuils, oiseaux, placés dans des cages, caisses ou paniers fournis par les expéditeurs ».

**761.** L'énumération de l'article 36 n'étant pas limitative, cet article s'applique non seulement aux animaux qui y sont dénommés, mais, d'une manière générale, à tous les animaux de petite taille, à l'exception de ceux dont le transport est réglementé par d'autres parties du tarif général, savoir : les animaux des races bovine, chevaline, ovine, caprine, porcine, qui font l'objet de l'article 33; les animaux que l'article 15 autorise à considérer comme denrées; enfin « les pigeons voyageurs et les pigeons de tir », qui, en vertu d'une autorisation spéciale, sont taxés au tarif de la messagerie sur le simple poids brut des emballages les contenant.

Ces trois cas exceptés, le tarif de la messagerie est appliqué sur le double du poids et sans limite, sauf pour les chiens, dont les prix de transport ne doivent pas dépasser le montant de la taxe à la tête prévue par l'article 18 (V. n° 735).

Ce mode de taxation ne correspond à aucun de ceux du tarif du cahier des charges, mais on se trouve, en somme, en présence de cas que ledit cahier des charges n'avait point prévus, et le système qu'on leur applique constitue ainsi une sorte de tarif exceptionnel.

**762.** On s'est demandé, n° 738, si un chien pouvait être enregistré comme bagages, et l'on a répondu par la négative, en se fondant, d'une part, sur ce que, quelque étendu que soit le sens du mot bagage, on n'y peut comprendre un animal susceptible de s'acheminer lui-même à la suite de son maître, et, d'autre part, sur les termes de l'article 21, qui vise les deux modes de taxation seuls susceptibles d'être appliqués aux chiens transportés aux conditions des tarifs généraux de grande vitesse. On ne pourrait raisonner de même au sujet des petits animaux autres que les chiens, et, dès lors, rien ne paraît s'opposer à ce que l'on comprenne ces animaux, pourvu qu'ils soient convenablement

enfermés, dans les bagages qu'un voyageur remet au chemin de fer (1), en payant les taxes exigibles, augmentées, s'il y a lieu, des frais accessoires de désinfection (V. nos 409 et 798).

Mais on ne saurait admettre ces mêmes animaux comme bagages à la main dans les compartiments de voyageurs sans qu'ils aient été enregistrés; les considérations développées dans les deux derniers alinéas du n° 741 leur sont pleinement applicables : l'admission d'un animal quelconque dans un compartiment a le caractère d'une faveur qui peut à chaque instant être retirée; il faut donc que l'enregistrement ait lieu et que la taxe soit perçue d'abord, sauf à autoriser ensuite, si rien ne s'y oppose, le propriétaire de l'animal à garder celui-ci auprès de lui.

Dans la pratique les administrations se montrent, en général, fort tolérantes à cet égard, et, notamment, ainsi qu'on a pu le remarquer n° 733, cette même compagnie qui prétendait faire payer la taxe à la tête pour les chiens même les plus petits, en cages, caisses ou paniers, autorisait les voyageurs à conserver avec eux, sans acquitter aucune taxe, les caisses, cages ou paniers contenant des animaux « autres que les chiens ».

**763.** L'article 37, appelé ici par son ordre numérique, contient une indication qui serait certainement mieux à sa place dans les dispositions générales, qu'à la fin du paragraphe consacré aux animaux.

Cet article fait connaître que le transport des voitures, chevaux et bestiaux n'est accepté qu'aux gares et pour les gares pourvues de quais d'embarquement ou de débarquement; il ajoute que ces gares sont indiquées par des renvois, dans la nomenclature des gares et stations de chaque réseau.

Il importe de remarquer que cette exclusion a un caractère absolument général et qu'elle s'applique à tous les transports de voitures, chevaux et bestiaux qui seraient présentés de ou pour les gares dépourvues de quais; cela alors même que les expéditeurs et destinataires devraient faire ou s'offriraient à faire eux-mêmes le chargement et le déchargement.

Il s'ensuit qu'il ne s'agit pas d'une exclusion rigoureusement nécessitée par une situation de fait, mais d'une exclusion de principe, qui doit par conséquent résulter, directement ou indirectement, d'une autorisation ministérielle.

---

(1) Voir toutefois, *contra*, l'arrêt du 7 juin 1904, cité sous le n° 699, p. 469, note 2, et le *N. B.* qui le suit.

### § 9. — Dispositions diverses.

(Chapitre II, section II, chapitre III, section II, et chapitre IV, des Tarifs généraux G. V.)

**764.** Articles 24 à 29 : frais accessoires pour les bagages, articles de messagerie, marchandises, etc. — **765.** Articles 38 à 41 : frais accessoires pour les voitures, pompes funèbres et animaux. — **766.** Ensemble du chapitre IV, intitulé « Dispositions générales ». — **767.** Articles 42, 43 et 45 : mode de perception des taxes (distances, fractions de poids, minimum de perception). — **768.** La taxe n'est pas nécessairement calculée d'après le nombre des kilomètres réellement parcourus. — **769.** Article 44 : les perceptions sont arrondies aux 5 centimes. — **770.** Article 46 : rappel des dispositions du tarif exceptionnel concernant les matières et objets dangereux. — **771.** Article 47, §§ 1 à 3 : conditionnement des colis. — **772.** Sur la déclaration de l'expéditeur qui reconnaît, le cas échéant, l'état défectueux des objets ou de leur emballage. — **773.** Article 47, § 4 : prescriptions concernant l'adresse à porter sur les colis. — **774.** Articles 48 et 49 : déclaration d'expédition; renvoi à un chapitre précédent. — **775.** Aucune déclaration n'est exigible pour les bagages. — **776.** Sauf en vertu de prescriptions d'une autorité supérieure à celle des tarifs. — **777.** Argument en faveur d'une opinion exprimée n° 737 au sujet de la taxation des chiens accompagnés. — **778.** Le silence de la déclaration d'expédition entraîne (lorsqu'il s'agit de G. V.) obligation de livrer d'office à domicile. — **779.** Détail des indications que la déclaration d'expédition doit contenir. — **780.** Article 50 : paiement du prix de transport par l'expéditeur ou, avant la livraison, par le destinataire. — **781.** Pour les objets sans valeur ou périssables, le port doit être acquitté d'avance. — **782.** Articles 51 et 52 : déboursés et remboursements. — **783.** Distinction entre les déboursés et le remboursement. — **784.** A défaut du paiement du remboursement, la marchandise doit être restituée à l'expéditeur. — **785.** Les chemins de fer, tenus d'accepter les expéditions grevées de déboursés, ne sont peut-être pas obligés de se charger des expéditions contre remboursement. — **786.** Le retour du remboursement donne lieu à la perception d'une taxe. — **787.** Aucune taxe n'est due pour le recouvrement des frais et débours. — **788.** La gare de départ est fondée à exiger la justification que les sommes qualifiées déboursés ne dissimulent pas un remboursement. — **789.** L'expédition contre remboursement ne forme pas deux contrats. — **790.** Mais, à certains points de vue, il y a lieu de considérer séparément le transport de la marchandise et le retour des fonds. — **791.** Article 53 : délivrance du récépissé; rappel d'un chapitre précédent. — **792.** Indication, sur les récépissés, du nombre des objets. — **793.** Cette indication est sans effet sur le principe de la responsabilité du voiturier. — **794.** Article 54 : délais de transport. — **795.** Articles 55, 56 et 58 : délais d'enlèvement des marchandises, avis d'arrivée, camionnage d'office. — **796.** Remarque au sujet de certaines dispositions, relatives aux délais, qui ne figurent pas dans les tarifs généraux G. V. — **797.** Article 57 : avis relatifs au chargement et au déchargement. — **798.** Article 59 : désinfection des wagons (bestiaux et animaux de basse-cour). — **799.** Article 60 : préavis que doivent donner les expéditeurs de voitures et d'animaux. — **800.** Commentaire de l'article 60. — **801.** Sanction de cet article. — **802.** Articles 61 et 62 : avis de livraison et de souffrance; rappel d'un chapitre précédent. — **803.** L'avis de livraison est sans importance juridique. — **804.** Importance des prescriptions concernant l'avis de souffrance. — **805.** L'avis de souffrance n'empêche pas nécessairement la livraison de s'effectuer dans les conditions primitivement fixées. — **806.** Article 63 : l'expéditeur ne peut modifier le contrat qu'au moyen d'un ordre écrit, daté, signé et accompagné du récépissé qui lui a été délivré.

**764.** La section II du chapitre II des tarifs généraux de grande vitesse (bagages, articles de messagerie, marchandises, etc.) ne con-

tient aucune disposition autre que celles qui ont été déjà étudiées dans le chapitre consacré aux frais accessoires (p. 206).

L'article 24 reproduit l'article 2 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900; il indique ainsi les droits à percevoir pour l'enregistrement des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art et chiens (*supra*, n° 322).

L'article 25, article 3 de l'arrêté, règle la *manutention* des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées et lait (*supra*, n° 339).

L'article 26, article 4 de l'arrêté, traite du *pesage supplémentaire* (*supra*, n° 325).

L'article 27, article 6 de l'arrêté, s'occupe du *magasinage* des articles de messagerie, marchandises, denrées, lait et articles à la valeur (*supra*, n° 366) et de la mise en fourrière des chiens non retirés à l'arrivée (V. n° 743).

L'article 28, relatif aux avis de souffrance, a été supprimé le 1<sup>er</sup> mai 1905 (*Journal officiel* du 27 mars 1905), par suite du report dans un autre article, des dispositions concernant ces avis (V. n° 802).

L'article 29, article 7 de l'arrêté sur les frais accessoires, indique les droits applicables au *dépôt des bagages* et au camionnage d'office des bagages non enlevés dans un certain délai (*supra*, nos 355 et 365).

**765.** La section II du chapitre III (*articles 38 à 41*), à l'instar de la section II du chapitre II, indique les frais accessoires applicables aux divers transports réglés par le chapitre III : voitures, pompes funèbres et animaux.

Les articles 38 à 41 reproduisent simplement les parties de l'arrêté sur les frais accessoires concernant l'enregistrement, la *manutention* et le *magasinage* de ces transports (art. 8 à 11); les textes y relatifs ont été déjà cités et commentés nos 322, 339, 366 et suivants, à l'exception de l'article 11 de l'arrêté (art. 41 des tarifs généraux G. V.), simplement mentionné sous n° 319, et qui est ainsi conçu :

« Les animaux en caisses, en cages ou en paniers; transportés et taxés au poids conformément aux dispositions des tarifs homologués, sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les articles de messagerie et marchandises à grande vitesse. »

Ce texte n'appelle aucun commentaire; on signalera seulement l'exception qu'il consacre à la règle indiquée n° 377 : il n'y a pas lieu de mettre en fourrière les animaux transportés en caisses, cages ou paniers.

**766.** Quant au chapitre IV, intitulé « Dispositions générales », il

importe d'en faire une étude attentive, parce que ses diverses prescriptions sont, pour la plupart, susceptibles de s'appliquer à toute expédition de grande vitesse, même effectuée aux prix et conditions des tarifs spéciaux.

Il ne fait d'ailleurs que reproduire, en les précisant, les expliquant ou les complétant quelquefois, les règles qui, d'après les articles 42 et suivants du cahier des charges, doivent présider à l'exécution des transports et au calcul du prix à payer au chemin de fer.

**767.** Les *articles 42, 43 et 45* reprennent celles des dispositions du cahier des charges, relatives au calcul des taxes, qui sont applicables aux transports à grande vitesse (V. n° 279).

ART. 42. — Perception des taxes par fraction indivisible de 1 kilomètre et sur une distance minimum de 6 kilomètres. Exceptionnellement, sur les réseaux du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée le minimum est abaissé à 3 kilomètres pour le calcul des prix applicables au transport des voyageurs; sur le réseau de l'État, les prix à percevoir pour le transport des voyageurs et des chiens sont calculés sans tenir compte d'aucun minimum de distance, mais la perception ne peut, en aucun cas, être inférieure à 5 centimes.

ART. 43. — Indication du poids de la tonne et des fractions de poids qui serviront au calcul des taxes.

ART. 45. — Minimum de perception fixé à 40 centimes par expédition, « frais de chargement et déchargement compris ».

En ce qui concerne ce dernier article, il y a lieu de remarquer que l'indication donnée ci-dessus entre guillemets constitue une simple explication de la prescription correspondante du cahier des charges, laquelle est ainsi conçue (V. n° 279) : « Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 40 centimes. »

**768.** On peut faire une remarque non moins intéressante au sujet de l'omission, dans l'article 42 des tarifs généraux de grande vitesse (et aussi dans l'article 39 des tarifs généraux de petite vitesse), de la disposition du cahier des charges d'après laquelle « la perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus » (*supra*, n° 279).

Sans doute, le principe subsiste et doit toujours être appliqué à défaut d'autre règle plus favorable aux expéditeurs et destinataires, mais il n'est de rigueur que dans le cahier des charges, c'est-à-dire quand il s'agit de calculer la somme maximum que le prix d'un transport ne doit pas dépasser.

Si ce principe n'a pas été reproduit dans les tarifs généraux, c'est

que, dans la pratique, il comporte certaines exceptions. Il peut arriver, par exemple, que des tarifs réduits comportent des prix égaux pour des distances différentes (V. nos 626 à 628) ou des itinéraires de taxation plus courts que l'itinéraire d'acheminement de la marchandise (V. n° 1093); en outre, même sous le régime des tarifs généraux, rien ne s'oppose à ce que le calcul du prix de transport se fasse, dans certains cas, par un itinéraire autre que celui réellement suivi, pourvu que la taxe en résultant ne dépasse pas celle afférente à ce dernier.

Cette observation fournit un argument d'une certaine valeur en faveur de l'opinion d'après laquelle l'itinéraire d'une expédition à grande vitesse étant déterminé, pour le calcul du délai, suivant les règles exposées n° 490, la taxe doit néanmoins pouvoir être établie sur un autre itinéraire, plus économique : il n'y a plus, en effet, sous le régime des tarifs généraux, comme il y avait sous le régime du cahier des charges, relation nécessaire entre la taxe et le nombre des *kilomètres parcourus*, puisque le texte qui consacrait ce principe a été volontairement omis dans lesdits tarifs.

**769.** L'article 44 n'a pas de correspondant dans le cahier des charges. Il s'agit d'une mesure de détail décidant que les divers calculs auxquels donne lieu l'établissement des taxes, doivent se faire en arrondissant les chiffres aux 5 centimes supérieurs ou aux 5 centimes inférieurs, suivant que la fraction atteint ou n'atteint pas 25 millimes : ainsi 2<sup>f</sup> 275 seront comptés pour 2<sup>f</sup> 30, et 2<sup>f</sup> 274 pour 2<sup>f</sup> 25 seulement.

Cette mesure s'applique à la « taxation totale d'une expédition » lorsque le prix est perçu sur des bases identiques pour toutes les marchandises qui la composent; dans le cas contraire, on doit arrondir la taxe afférente à chaque groupe de marchandises appartenant, au point de vue du prix de transport, à des catégories différentes.

L'article 44 déclare en outre que « les prix des barèmes sont établis » suivant la même règle, mais c'est là une simple énonciation, qui n'a pu, par conséquent, apporter aucun changement aux prix homologués, et les barèmes ainsi établis ne seraient valables, s'ils donnaient des prix différents de ceux antérieurement approuvés, qu'à la condition d'avoir fait eux-mêmes l'objet d'une approbation formelle.

**770.** L'article 46 n'apporte aucune addition ni modification aux parties du tarif exceptionnel concernant le transport à grande vitesse des matières inflammables, explosibles, vénéneuses ou infectes, et des animaux dangereux (V. nos 291 à 293).

771. L'article 47, intitulé « Conditionnement des marchandises », détermine les conditions d'emballage, de bon état et autres, que doivent remplir les marchandises pour être acceptées au transport.

Bien qu'il n'y ait rien à ce sujet dans le cahier des charges ni dans l'ordonnance réglementaire de 1846-1901, il résulte de ce silence même que si les concessionnaires sont tenus, en principe, d'accepter tous les objets quelconques qui leur sont présentés, ce ne peut être que dans la limite des usages courants (1), et de la possibilité de l'exécution des transports demandés (2).

Les trois premiers paragraphes de l'article 47 consacrent simplement cette règle, dans les termes suivants :

« Les administrations ne sont pas tenues d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer.

« Elles ne sont pas tenues non plus d'accepter les marchandises dans un emballage défectueux, ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration.

« Elles n'acceptent pas le transport des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel. »

En ce qui concerne le dernier alinéa, on a déjà rencontré une disposition analogue, n° 747 et n° 752, dans les articles 23 et 31 ; l'article 47 n'appelle, à cet égard, aucune observation nouvelle.

Quant aux deux premiers alinéas, s'ils consacrent le droit, pour les administrations, de refuser les marchandises qui ne seraient pas emballées conformément aux usages du commerce, par contre ils consacrent implicitement, pour le public expéditeur, le droit de remettre non emballées les marchandises et objets qu'il n'est pas d'usage d'emballer.

D'autre part, lorsqu'une administration consent, quoique n'y étant pas légalement obligée, à transporter soit des marchandises non emballées, alors que cependant elles devraient, d'après l'usage, être emballées, soit des marchandises dont l'emballage est défectueux, soit enfin des marchandises présentant des traces de détérioration, elle peut, en vue des réclamations possibles du destinataire, exiger que l'expéditeur constate par écrit l'absence d'emballage, sa défectuosité ou les traces d'avaries ; mais lorsqu'elle n'a pas pris de garanties à ce sujet, elle doit être présumée avoir reçu la marchan-

---

(1) C. civ. art. 1159 : « Ce qui est ambigu s'interprète par ce qui est d'usage dans le pays où le contrat est passé. »

Art. 1160 : « On doit suppléer dans le contrat les clauses qui sont d'usage, quoiqu'elles n'y soient pas exprimées. »

(2) C. civ. art. 1172 : « Toute condition d'une chose impossible... est nulle, etc. »



dise en bon état et dans un emballage bien conditionné, conforme aux usages du commerce.

772. Il ne faudrait point attribuer au mot « garanties », tel qu'il vient d'être employé, un sens qu'on n'a pas voulu lui donner et qui ne lui conviendrait aucunement ici.

Les « bulletins de garantie » ont eu leur jurisprudence tant administrative que judiciaire; ils ont, en outre, au point de vue de la doctrine, donné lieu à de nombreuses et intéressantes controverses; mais, décisions ou études peuvent être considérées comme devenues sans objet pratique, depuis que la loi du 17 mars 1905 a prononcé la nullité de toute clause, « insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque », qui serait contraire au principe de la responsabilité du voiturier tel qu'il a été posé n° 86 et suivants, avec les articles 1784 du Code civil, 98 et 103 du Code de commerce.

Les garanties que l'expéditeur peut être appelé à donner ne doivent plus être aujourd'hui que des constatations de faits matériels, qui se trouvent ainsi établis de manière certaine; mais, quelle que soit d'ailleurs la forme suivant laquelle ces garanties auraient été libellées, elles ne peuvent constituer, en aucun cas, en faveur du voiturier, une présomption d'irresponsabilité, qui est aujourd'hui formellement prohibée par la loi.

Ainsi, à supposer qu'un expéditeur se soit laissé aller, en remettant un fût de cidre au chemin de fer, à annoter sa déclaration d'expédition d'une mention ainsi conçue : « Sans garantie pour cause de fermentation », il ne s'ensuivrait nullement qu'en cas de manquant ou de perte par coulage, le chemin de fer dût être présumé irresponsable, jusqu'à preuve d'une faute de sa part. La mention souscrite par l'expéditeur établit que le cidre était sujet à fermentation, mais elle ne peut valoir au delà de cette constatation matérielle. Or, si la fermentation spontanée est bien un cas de vice propre, il ne suffit pas au voiturier, pour être exonéré, de justifier de l'existence d'un tel cas : il doit encore prouver qu'il y a eu relation de cause à effet entre le vice propre reconnu au départ et l'avarie qui s'est produite en cours de route.

On ajoutera, avec la Cour de cassation, que, d'une manière générale :

« Ni la fragilité de l'objet transporté, ni le défaut d'emballage ne constituent par eux-mêmes un vice propre de la chose ou une faute de l'expéditeur; il y a lieu de rechercher dans chaque espèce, si la nature de l'objet nécessite un emballage ou un emballage spécial (1). »

(1) Cass. civ. 27 déc. 1909 (Ch. de fer d'Orléans c. Usines de Saint-Ouen-Vendôme).

773. Outre les trois alinéas qui viennent d'être analysés, l'article 47 en contient un quatrième ainsi conçu :

« Les administrations ne sont pas tenues non plus d'accepter les colis qui ne portent pas une adresse claire et lisible, ou, au moins, des marques et numéros, et, dans tous les cas, le nom de la gare destinataire écrit très lisiblement. Les indications au crayon ne sont pas admises. »

Comme on ne trouve dans le cahier des charges rien de semblable, la légalité d'une telle exigence est discutable. Mais il s'agit d'une mesure d'ordre qui se comprend de reste, s'appliquant aux transports à grande vitesse, et qui, d'autre part, n'impose aux expéditeurs que des charges insignifiantes : on peut donc sans inconvénient ne pas s'étendre plus longuement à son sujet.

On remarquera seulement que le texte ci-dessus ne peut, en tout cas, s'appliquer aux bagages : ceux-ci ne comportent, en effet, ni expéditeur ni destinataire nommément désignés au contrat ; en second lieu, la disposition de l'article 47 dont il s'agit, se trouvant sous la rubrique « conditionnement des marchandises » (V. n° 771), ne saurait s'appliquer qu'à des expéditions de marchandises, non à des bagages ; enfin l'on a vu, n° 709, que l'annotation de la fiche de pesage relative à l'adresse des colis n'a aucun caractère impératif, et que, par ailleurs (p. 476, note 1), l'homologation n'a pas été accordée à une proposition tendant à imposer aux voyageurs une obligation dans ce sens.

774. Les *articles 48 et 49* règlent, l'un les « déclarations », l'autre les « fausses déclarations » ; il en a été assez longuement parlé plus haut, nos 216 à 230, et l'on a même donné, n° 225, le texte complet de l'article 49. Quant à l'article 48, il est presque identique à l'article 44 des tarifs généraux de petite vitesse, qui a été cité n° 217 ; toutefois, il présente par rapport à cet article deux différences dont il convient de dire quelques mots.

775. Tandis que l'article 44 des tarifs généraux de petite vitesse prescrit une déclaration pour « toute expédition », l'article 48 des tarifs généraux de grande vitesse s'exprime ainsi : « Toute expédition, sauf pour les bagages, doit être accompagnée d'une déclaration, etc. ».

D'où cette première conséquence, déjà signalée n° 716, que les bagages, quelle que soit leur nature, ne sont soumis *par les tarifs* généraux à aucune formalité de déclaration. Comme, d'autre part, ils peuvent contenir des choses quelconques (V. n° 699), on ne serait pas fondé à soutenir, ainsi que cela a eu lieu quelquefois, que les valeurs ou autres objets précieux renfermés dans les bagages rendent

une déclaration nécessaire, et que, par suite, le chemin de fer est dégagé de toute responsabilité, à l'égard de ces objets, si la déclaration n'a pas été faite (V. n° 717).

La déclaration spéciale prévue pour les finances et valeurs est prescrite seulement par le règlement annexe auquel renvoie l'article 17; ce règlement ne peut prévaloir contre les termes de l'article 48, dont l'autorité légale est supérieure, et qui vient après dans le texte du tarif général; il eût été en effet trop facile, si l'on avait entendu exiger des déclarations pour les valeurs contenues dans les bagages, de l'indiquer explicitement : « Toute expédition, sauf pour les bagages *autres que ceux contenant des valeurs*, doit, etc. »; enfin, les administrations ne donnent aucun moyen aux voyageurs de faire des déclarations de ce genre, et c'est pourquoi, en cas de réclamation pour perte ou avarie, elles ne peuvent leur reprocher de n'en avoir pas fait.

On a prétendu aussi que, le tarif exceptionnel stipulant des taxes spéciales pour les finances, valeurs, objets d'art, etc., on ne pouvait, sans violer ce tarif, faire transporter des objets de valeur dans les colis-bagages; mais ce raisonnement perd complètement de vue le caractère de tarif *maximum* expressément attribué, par l'article 3 de l'arrêté de 1898, aux taxes qui font l'objet de l'article 1<sup>er</sup> du même arrêté (V. n° 283). Ces taxes ne sont directement applicables qu'à défaut d'autres, et, dès l'instant que les tarifs généraux stipulent certains prix et conditions pour le transport des bagages sans en exclure les objets de valeur, ceux-ci peuvent bénéficier sans restriction de ces prix et conditions.

Aussi la responsabilité pour perte, avarie ou retard de bagages, doit-elle être réglée, pour les objets dénommés au tarif exceptionnel, comme pour tout autre objet, c'est-à-dire (V. n° 717) en tenant compte de la situation de fortune du voyageur, du but de son voyage, des justifications qu'il a fournies, et enfin des prévisions que pouvait normalement fonder le chemin de fer sur le contenu de ses colis.

**776.** On a eu soin de souligner, au début du numéro qui précède, les mots « par les tarifs »; il est des cas, en effet, où, comme on l'a dit n° 716, une déclaration spéciale peut être obligatoire pour les bagages (et aussi pour les autres expéditions) parce qu'elle est imposée par un document d'une autorité supérieure à celle des tarifs: par exemple, lorsque les colis remis au transport contiennent des matières dangereuses ou soumises à des droits de régie.

Mais la déclaration a dans ces cas-là, alors même qu'elle peut ou doit être faite entre les mains des agents du chemin de fer, un caractère

bien différent de celui de la déclaration d'expédition proprement dite : tandis que cette dernière est destinée à nouer le premier lien de droit entre l'expéditeur et le chemin de fer en vue de la conclusion du contrat de transport, la déclaration prescrite, par exemple, par l'article 61 du règlement de 1846-1901 (V. n° 219) ou par les lois sur les contributions indirectes, est dépourvue de tout caractère contractuel : c'est une mesure de police dont les tarifs généraux peuvent ne point parler sans qu'elle cesse pour cela d'être obligatoire.

On sait, d'autre part, que, même dans le silence des règlements, l'expéditeur encourrait la responsabilité des conséquences dommageables du danger, connu de lui, qu'il n'aurait pas révélé au chemin de fer en lui remettant sa marchandise ou ses animaux (V. n° 196). Il en est ainsi aussi bien pour les bagages que pour les expéditions proprement dites, et l'on a vu précisément, n° 195, la Cour de cassation (1) rendre un voyageur responsable de l'accident causé par le danger que présentait la manipulation de ses colis-bagages et qu'il n'avait pas signalé lors de l'enregistrement.

Ces exceptions ne font aucunement échec au principe en vertu duquel le voyageur n'a pas à faire connaître le contenu de ses colis.

777. De la manière dont est libellé le début de l'article 48 du tarif général de grande vitesse, — « toute expédition, sauf pour les bagages, etc. » — on peut tirer encore cette conséquence, que ledit tarif général emploie communément le mot « expédition » aussi bien pour une expédition véritable, au sens technique du mot, que pour les remises de bagages accompagnant les voyageurs. Cette remarque corrobore l'opinion exprimée n° 737 au sujet de l'interprétation à donner à l'article 21.

778. La deuxième différence à signaler entre la déclaration d'expédition relative aux transports à grande vitesse et la déclaration relative aux transports à petite vitesse, se trouve dans les effets attribués au silence de l'expéditeur en ce qui concerne le mode de livraison à domicile ou en gare. En l'absence d'indication à ce sujet, les expéditions à petite vitesse sont conservées en gare, tandis que les expéditions à grande vitesse sont transportées à domicile; dans les localités, bien entendu, où il existe un service de factage.

Cela se comprend sans qu'il soit besoin d'y insister, et, somme toute, l'expéditeur, étant censé connaître les tarifs, n'a qu'à prendre ses précautions, s'il tient à ce que sa marchandise reste en gare.

---

(1) Civ., 4 juill. 1894 (Ch. de fer du Midi c. Trille et Arnaud), cité n° 195.

779. Ces premières remarques faites, on va passer très rapidement en revue les diverses indications à faire figurer sur la déclaration d'expédition, qui, formant le titre de l'administration du chemin de fer, doit, naturellement, énoncer toutes les clauses du contrat susceptibles d'être opposées à l'expéditeur ou au destinataire.

Ci-après l'énumération de ces indications, dont on a eu un aperçu par le texte, cité n° 217, de l'article 44 des tarifs généraux de petite vitesse.

— La *date* et, bien que ce ne soit pas exprimé dans le texte, l'heure, lorsqu'il s'agit de transports à grande vitesse, parce que, dans ce cas, le délai d'expédition se comptant en heures (V. n° 482 et suiv.), il importe de noter, dans la déclaration, l'instant précis où les objets ont été présentés.

— La *signature* : elle seule permettra d'opposer valablement la déclaration à celui qui l'a souscrite; c'est également la signature qui engage pénalement l'auteur d'une déclaration inexacte ou frauduleuse (V. n° 223, *in fine*).

— Les *nom et adresse de l'expéditeur* : c'est lui qui contracte et qui encourt, soit comme maître ou commettant (C. civ., art. 1384; *supra*, n° 62) soit comme mandant (C. civ., art. 1998), la responsabilité civile des déclarations souscrites en son nom par le préposé ou le mandataire qu'il avait désigné à cet effet.

— Les *nom et adresse du destinataire*. Cette indication est nécessaire à l'exécution du contrat : le chemin de fer ne sera libéré que par la preuve qu'il a bien remis l'envoi au destinataire nommément désigné par la déclaration d'expédition (1); d'autre part, c'est cette désignation du destinataire qui habilite celui-ci à réclamer pour lui-même l'exécution du contrat.

— « Le *nombre, le poids et la nature* des colis à expédier, leurs *numéros, marques ou adresses*. »

Sauf pour les « numéros, marques ou adresses » qu'unit l'alternative *ou*, le texte indique suffisamment que les autres mentions, « nombre, poids et nature », unies par la copulative *et*, ne peuvent se suppléer les unes les autres : il faut donc indiquer et le nombre, et le poids, toutes les fois que les marchandises sont susceptibles d'être comptées et pesées ; cette indication pourra être des plus utiles, en cas de contestation, pour établir la consistance et l'identité des marchandises présentées (V. n° 793).

— La mention à *domicile ou en gare*, qui fera connaître au chemin de

(1) Cass. req. 30 mars 1903 (Ch. de fer de l'État c. Jeanneau et C<sup>ie</sup>).

fer s'il doit, à l'arrivée, attendre la demande du destinataire ou aller lui offrir la livraison à son domicile (V. n° 778).

— La mention *en port dû ou en port payé*. Les expéditeurs ayant en général la faculté, ainsi qu'il sera expliqué en parlant de l'article 50, de payer eux-mêmes le port ou de le faire payer, à l'arrivée, par le destinataire, la mention ci-dessus sera le titre permettant au chemin de fer, une fois l'expédition acceptée, de réclamer ce port à qui de droit.

— Les *sommes à faire suivre* comme déboursé ou comme remboursement, le *tarif à appliquer* au retour des fonds, et la mention que les *frais de retour* seront à la charge soit de l'expéditeur, soit du destinataire. Les explications utiles seront données à ce sujet n° 782 et suivants, en commentaire des articles 51 et 52.

— La *demande de comptage*, qui obligera le chemin de fer à mentionner sur le récépissé le nombre des colis, et qui lui permettra, en échange, de percevoir, s'il y a lieu, la taxe de comptage (V. nos 792 et 793).

— Enfin les *pièces de régie et renseignements* nécessaires au transport des colis soumis aux contributions indirectes ou à la douane, doivent, d'après l'alinéa final de l'article 48, être fournis au chemin de fer, afin, dit cet alinéa, « que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement ».

Cette disposition, conforme aux principes du droit commun (V. n° 37), entend laisser à l'expéditeur le soin de fournir les pièces et renseignements utiles, et, éventuellement, la responsabilité de sa négligence à cet égard. La Cour de cassation a cependant jugé qu'une compagnie de chemins de fer « était en droit d'exiger de l'expéditeur les éléments de la déclaration qu'elle aurait à faire (en l'espèce à l'octroi de Paris pour des colis livrables à domicile), notamment l'indication du poids net de la marchandise »; à défaut de ces renseignements, c'est à bon droit qu'elle aurait « refusé de recevoir dans ces conditions les marchandises qui lui avaient été présentées pour être expédiées » (1).

**780.** D'après l'article 50, les expéditions sont effectuées « à la volonté de l'expéditeur, en port dû ou en port payé ». Dans le premier cas le prix dû pour le transport est acquitté directement par l'expéditeur lui-même; dans le second il est emboursé du destinataire avant la remise des colis; mais dans l'un et l'autre cas l'expéditeur est responsable du paiement jusqu'à ce que la livraison ait eu lieu ou que,

---

(1) Cass. req. 11 juill. 1900 (Joulaud c. Ch. de fer de l'Ouest).

tout au moins, le destinataire ait fait acte d'acceptation du contrat de transport conclu à son profit.

C'est en effet l'expéditeur qui a souscrit ce contrat, c'est lui qui a désigné le destinataire, c'est lui enfin qui a obligé le voiturier à faire les frais du transport : il peut donc toujours être recherché à l'occasion de son exécution, jusqu'au moment où le destinataire l'a accepté, soit en prenant livraison, soit en élevant une contestation à son sujet. A cet égard, la mention en port dû ou en port payé n'apporte aucune modification aux principes généraux applicables à tout contrat de transport.

Notamment, l'objet transporté reste toujours le gage du prix de la voiture, et le chemin de fer a le droit incontestable de ne s'en dessaisir qu'après avoir été payé (V. n° 44).

**781.** C'est d'ailleurs pour ce motif qu'aux termes du même article 50 « les articles sujets à détérioration ou sans valeur ne sont admis qu'en port payé à l'avance ».

Par articles sujets à détérioration, il faut entendre tous ceux qui sont susceptibles de s'avarier spontanément en cours de route, ou pour lesquels on pourrait craindre, à cause de leur nature périssable, qu'ils ne supportent pas sans avarie la totalité du délai de transport.

**782.** Les *articles 51 et 52* sont ainsi conçus :

« ART. 51. — Déboursés. — L'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée n'est obligatoire que de compagnie à compagnie et au transit d'une ligne de fer sur une autre.

« ART. 52. — Remboursements. — Les sommes qui suivent les expéditions à titre de remboursement sont soumises, au retour, à la taxe portée au tarif général ou aux tarifs spéciaux de la grande vitesse pour le transport des finances. »

**783.** Par « frais ou déboursés » on doit entendre les sommes dont une expédition en cours de transport peut se trouver grevée à raison de la portion déjà effectuée de ce transport : *frais* faits et déboursés avancés par le chemin de fer, pour la partie du trajet exécutée hors de ses rails avant sa prise en charge (v. g. le camionnage par un entrepreneur libre), ou pour les soins de route que la marchandise a pu nécessiter (v. g. le rebat des cercles d'un fût).

Le « remboursement » est la somme que le voiturier se charge de recouvrer sur le destinataire en échange de la marchandise, celle-ci ne devant être livrée que contre ce remboursement, qui représente ordinairement sa valeur.

784. La marchandise est le gage aussi bien des frais et débours que du remboursement, mais tandis que les premiers sont dus aux voituriers et garantis à leur profit par le privilège que leur accorde l'article 2102 du Code civil sur les « frais de voiture et les dépenses accessoires » du transport (V. n° 46), le remboursement est garanti par le droit de propriété que l'expéditeur conserve sur la marchandise tant que la somme indiquée par lui n'a pas été encaissée du destinataire.

Il n'y a à cet égard aucune distinction à faire entre les chemins de fer et les autres entreprises de transports : le voiturier qui accepte une expédition contre remboursement « contracte l'engagement de ne faire la livraison au destinataire que contre le paiement de la somme à rembourser, et de restituer la marchandise à l'expéditeur si cette condition essentielle n'est pas remplie » (1); s'il se dessaisit de la marchandise sans exiger le paiement de la somme indiquée, il deviendra responsable de cette faute dans l'exécution du contrat qu'il avait accepté, et pourra être appelé à désintéresser intégralement l'ayant droit; il ne lui appartient pas de s'immiscer dans les conventions intervenues entre celui-ci et le destinataire: sa mission est simplement de se conformer strictement aux ordres qui lui ont été donnés.

785. Mais la question se pose, de savoir s'il y a obligation, pour les chemins de fer, d'accepter les expéditions grevées soit de frais et débours, soit de remboursement. La jurisprudence, d'ailleurs fort rare, répond affirmativement pour les frais et débours, et négativement pour les remboursements :

« S'il est vrai que l'acceptation du mandat spécial, consistant à recouvrer les sommes qui suivent les marchandises à titre de *remboursement*, ne peut être, pour les compagnies de chemin de fer, que *facultative*, ce mandat ne rentrant nullement dans les opérations de transport auxquelles ces compagnies ont l'obligation de pourvoir, il ne doit pas en être de même lorsqu'il s'agit du recouvrement des sommes qui suivent la marchandise pour les *frais et débours* occasionnés par le transport lui-même, à partir du lieu de l'expédition. De tout temps, pour conserver à ces entiers frais sur la marchandise successivement transportée par plusieurs commissionnaires ou voituriers, le privilège qui leur appartient, les usages du commerce ont imposé au dernier de ces commissionnaires chargé d'effectuer la livraison de la marchandise le soin de se faire payer préalablement, par le destinataire, les frais dus aux commissionnaires antérieurs. Cet usage, pratiqué constamment dans le roulage ordinaire, avant l'établissement des voies ferrées, paraît avoir été constamment suivi, depuis cette époque, par les compagnies mêmes chargées de l'exploitation de ces voies. Loin de contenir aucune disposition qui y déroge, les statuts réglementaires (lire tarifs

---

(1) Cass. civ. 26 avril 1882 (Ch. de fer du Nord c. Voisin).



généraux) de ces compagnies le confirment d'une manière virtuelle. Le maintien de cet usage se trouve implicitement consacré, en ce qui touche particulièrement la compagnie, par l'article 52 (actuellement 51) des statuts (tarifs généraux), puisque, s'expliquant quant aux *frais ou déboursés* dont une expédition de marchandises peut être grevée, au moment où elles lui sont remises, cet article se borne à exonérer la compagnie, vis-à-vis des entrepreneurs de transports ordinaires, de l'obligation de leur faire l'avance de ces frais au départ. Mais, par là-même, cet article reconnaît que cette expédition peut être grevée, au départ, de *frais ou déboursés*, ce qui veut dire que, dispensée de leur en faire l'avance, la compagnie reste néanmoins chargée d'en opérer l'encaissement au lieu de la destination. En sanctionnant une doctrine contraire, les statuts (tarifs) de la compagnie auraient méconnu, au détriment des commissionnaires de transport ordinaires, des nécessités permanentes et suscité, dans la circulation des marchandises, de dommageables entraves (1). »

En faveur de la thèse considérant comme une simple faculté l'acceptation d'expéditions grevées de remboursement, on cite ordinairement, outre l'arrêt ci-dessus, un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 12 août 1863 et une circulaire ministérielle du 31 mars 1858 qui débute ainsi : « Les compagnies de chemins de fer acceptent quelquefois le transport de certaines marchandises contre remboursement, ainsi que cela était pratiqué antérieurement par les entreprises de messagerie, etc. ». La question pourrait cependant se discuter, car il serait facile de tirer de la forme de l'article 52, et même de sa seule existence, un excellent argument en sens contraire (2); mais la discussion est sans grand intérêt, et l'absence de toute jurisprudence récente en est la preuve : en fait les administrations ne songent guère à refuser les expéditions grevées de remboursement, car ces expéditions ne les exposent à aucun risque particulier et sont suffisamment rémunératrices.

**786.** Il est certain, en effet, puisque l'article 52 s'explique formellement à ce sujet, que les sommes qui suivent à titre de remboursement donnent ouverture à la perception d'une taxe, qui sera celle du tarif général ou celle des tarifs spéciaux, suivant l'indication qu'aura portée l'expéditeur sur sa déclaration.

Or l'opération ne nécessite, en général, aucun mouvement effectif d'espèces, les gares de départ trouvant dans leurs recettes, des ressources suffisantes pour faire face aux remboursements qu'elles peuvent avoir à payer, et dont elles connaissent le montant depuis le

(1) Cour de Toulouse, 27 janv. 1866 (Gasc et Claverie c. Ch. de fer du Midi).

(2) Conf. PICARD, *loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note) p. 673.

moment où l'expédition grevée leur a été remise. Quant aux risques, ils sont nuls ou à peu près, puisque le remboursement n'est payé à l'ayant droit qu'après encaissement par la gare d'arrivée.

**787.** Au contraire, d'après l'arrêt précité de la cour de Toulouse et un autre arrêt, de la cour de Paris, en date du 4 janvier 1862 (1), aucune taxe n'est due pour le retour des frais et déboursés.

Cette interprétation semble de prime abord devoir être battue en brèche par les termes de l'article 48, § 6<sup>o</sup>, suivant lequel la déclaration d'expédition doit mentionner « la somme à faire suivre, soit comme déboursé, soit comme remboursement, et le tarif à appliquer au retour des fonds ». On pourrait soutenir que l'obligation d'indiquer le tarif concerne aussi bien le déboursé que le remboursement. Mais la thèse contraire, qui est celle des cours de Toulouse et de Paris, est corroborée par le paragraphe 7<sup>o</sup> du même article 48, prescrivant en outre d'insérer dans la déclaration d'expédition « la mention que les frais de retour des remboursements sont à la charge, soit de l'expéditeur, soit du destinataire ». Évidemment, si ce paragraphe ne parle que des remboursements, c'est qu'il n'est rien dû pour frais de retour des déboursés.

**788.** Dès l'instant que les « frais ou déboursés » sont retournés gratuitement tandis que le retour des remboursements est soumis à une taxe, il y a grand intérêt à distinguer les uns des autres, et c'est pourquoi l'arrêt de la cour de Paris rappelé n<sup>o</sup> 787, ajoute, après avoir déclaré qu'il n'était rien dû pour le retour des déboursés : « Avec toutes réserves de faire juger par qui de droit si ces sommes ainsi motivées dissimulent un remboursement... »

Ces réserves n'étaient pas inutiles : malgré la distinction très nette qui a été établie n<sup>o</sup> 783 entre les « frais ou déboursés » et le « remboursement », l'hésitation est quelquefois permise sur le chemin de fer, parce que ce n'est pas toujours l'expéditeur originaire qui intervient à la gare de départ.

Aussi est-il certain que la gare à qui une expédition est présentée grevée de « frais ou déboursés » à faire suivre et à retourner gratuitement, est fondée à exiger des justifications lui permettant de s'assurer, comme dit la cour de Paris, que « les sommes ainsi motivées ne dissimulent pas un remboursement ».

D'autre part, on ne peut évidemment songer à imposer aux administrations l'avance de frais et déboursés dont le paiement ne leur

---

(1) Ch. de fer de l'Est (Sirey, 1866, II, p. 211, note).

serait pas garanti. Voici, à titre de renseignement, le texte des instructions que donne à ses gares l'une des grandes compagnies françaises :

« Bien qu'aux termes des tarifs généraux l'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée ne soit obligatoire que de compagnie à compagnie et au transit d'une ligne de fer sur une autre (V. n° 782, le texte de l'art. 51), les gares peuvent payer aux expéditeurs et faire suivre en débours toute somme ne paraissant pas supérieure aux frais déjà faits, soit à titre de transport antérieur, soit à titre de droits de douane, de régie ou d'octroi, soit à titre d'emballage, et n'atteignant pas, d'ailleurs, le quart de la valeur présumée de la marchandise. Toutefois, aucune somme ne doit être admise comme débours :

« 1° Sur une expédition composée de marchandises sujettes à détérioration ou dont la valeur et la nature ne paraissent pas suffisamment établies;

« 2° Sur une expédition en port payé, sauf quand il s'agit de droits ou frais de douane, ou du coût du timbre (70 centimes) des lettres de voiture fournies par les expéditeurs (art. 49 des tarifs généraux P. V.);

« 3° Sur une expédition composée de wagons réservoirs vides en retour.

« Dans ces trois cas, la somme dont l'expéditeur peut vouloir grever son expédition ne doit suivre qu'à titre de remboursement payable après encaissement.

« Les débours doivent, autant que possible, être payés aux ayants droit au moment même de la remise des expéditions qui en sont grevées.

« Les sommes dont les expéditions sont grevées et qu'on ne peut admettre comme débours, doivent suivre comme remboursement.

« En général, le remboursement représente la valeur de la marchandise. Mais il est des circonstances où, soit par la volonté de l'expéditeur, soit parce que les règles adoptées par la compagnie en font une obligation (1), les frais qui grevent certaines expéditions ne sont acceptés que comme remboursement. »

**789.** On s'est demandé si, en cas d'expédition contre remboursement, il n'y avait pas lieu de considérer comme contrats distincts la stipulation relative au transport de la marchandise et celle rela-

---

(1) Pour ses agents, bien entendu; il ne faut pas oublier en effet que le texte cité est extrait d'une instruction intérieure qui n'est même pas homologuée : les tribunaux ont donc toute latitude d'en décider autrement.

tive au retour des fonds. La jurisprudence et la doctrine ont répondu négativement : « le contrat de transport qui s'est formé entre l'expéditeur et la compagnie reste unique, et il embrasse la double opération d'aller de la marchandise, de retour de la somme d'argent (1). »

« L'expédition contre remboursement constitue, entre l'expéditeur et la compagnie du chemin de fer, un contrat unique par lequel une compagnie s'oblige à transporter un objet à une destination indiquée, à recevoir le prix pour le compte de l'expéditeur et à en faire état à ce dernier. La condition du remboursement imposée n'a pas pour effet de créer un second contrat de transport; elle n'est qu'une stipulation du contrat unique qui est intervenu : cela est si vrai que le récépissé qui est délivré à l'expéditeur, lors de la formation du contrat unique, contient toutes les stipulations convenues, notamment celle relative au remboursement, et permet à l'expéditeur de réclamer à la compagnie, suivant le cas, soit la livraison du colis à elle confié, soit le remboursement des sommes par elle encaissées (2). »

**790.** Malgré cette unité de contrat, le transport de la marchandise et le transport, réel ou fictif, du remboursement retourné à l'expéditeur, doivent être envisagés séparément aux points de vue suivants :

1° Les taxes afférentes à chacune des deux opérations restent distinctes, puisqu'elles peuvent être payées, l'une par l'expéditeur, l'autre par le destinataire;

2° Il en est de même du délai, qui doit être calculé pour la marchandise comme s'il s'agissait d'une expédition quelconque, et pour le retour du remboursement d'après le tarif qui lui est appliqué ou « dans les délais ordinaires de grande vitesse » (3), la responsabilité se réglant, en cas de retard, suivant les règles ordinaires (*supra*, n° 112);

3° Enfin, bien que le récépissé délivré au départ ait fait mention du remboursement et bien que pour le retour des fonds il n'y ait pas, en général, de transport réel, un nouveau récépissé, assujéti au droit de timbre (4), doit être établi pour cette partie du contrat, qui, dès lors,

(1) SARRUT, *op. cit.* (*supra*, 110, p. 50, note 1) n° 352.

(2) Trib. com. Seine, 16 juill. 1872 (Messageries nationales c. Ch. de fer de l'Est); confirmé par Cour de Paris, 10 janv. 1873; pourvoi rejeté par Cass. req. 6 mai 1873.

(3) Circ. min. 26 oct. 1863.

(4) L'obligation d'établir un récépissé timbré pour les retours d'argent résulte de l'article 10, ainsi conçu, d'une loi du 19 février 1874 : « Les recouvrements effectués par les entrepreneurs de transports à titre de *remboursement* des objets transportés, quel que soit d'ailleurs le mode employé pour la remise des fonds au créancier, ainsi que tous les autres transports fictifs ou réels de monnaies ou de valeurs, sont assujéttis à la délivrance d'un récépissé ou d'une lettre de voiture dûment timbrée. Le droit de timbre du récépissé ou celui de la lettre de voiture, fixé dans ce cas à 35 centimes, y compris le droit de décharge, est supporté par l'expéditeur de la marchandise. »

donne également lieu, au profit du chemin de fer, à la perception d'un nouveau droit d'enregistrement, comme s'il s'agissait d'une expédition distincte.

**791.** L'article 53 des tarifs généraux de grande vitesse, reproduisant l'article 15 de l'arrêté du 12 juin 1866, rappelle l'obligation, imposée aux chemins de fer, de délivrer pour chaque expédition une lettre de voiture ou un récépissé. La partie y relative de cet article a été déjà citée et étudiée n° 231 et suivants.

§ **792.** Le même article ajoute aux énonciations que doit contenir le récépissé la mention du nombre des « pièces » composant l'expédition; il fait connaître, aussitôt après, que la « taxe à percevoir, s'il y a lieu, pour le comptage », sera celle fixée par l'article 5 de l'arrêté du 27 octobre 1900; il reproduit enfin la partie correspondante de cet article.

On a donné, n° 332 et suivants, les explications utiles au sujet de la perception de la taxe de comptage.

Pour ce qui est de l'indication du nombre des objets sur le titre du transport, indication dont ne parlent ni l'article 102 du Code de commerce ni les dispositions législatives concernant les récépissés délivrés par les administrations de chemins de fer, elle est obligatoire, d'après ledit article 53 des tarifs généraux de grande vitesse, toutes les fois que l'expéditeur a demandé le comptage, sauf dans les deux cas ci-après :

« 1° Lorsque l'expédition se compose d'objets en vrac, tels que planches, douelles, briques, tuiles, etc.;

« 2° Lorsque le chargement a été effectué par l'expéditeur et que le comptage ne peut se faire de l'extérieur du wagon sans toucher au chargement. »

**793.** Les expéditeurs et aussi certains tribunaux ont attaché trop d'importance peut-être à cette question de la mention du nombre des colis sur les récépissés. Cette mention est, pour le destinataire, un excellent moyen de vérification, et, pour l'expéditeur, un surcroît de preuve permettant d'établir avec plus de précision la consistance exacte de l'expédition; mais elle est sans effet sur l'étendue de la responsabilité du voiturier, qui doit toujours « rendre identiquement la chose même qu'il a reçue » (C. civ., art. 1932; *supra*, n° 51), et est responsable de tout objet qui lui a été remis (V. n° 87).

Il ne faut pas oublier, d'autre part, que l'expéditeur a dû, dans sa déclaration, indiquer « le nombre, le poids et la nature des colis à

expédier », et que ces indications, dont l'administration du chemin de fer pouvait vérifier l'exactitude si elle l'avait jugé à propos, seront tenues pour sincères et exactes, aussi bien les unes que les autres, jusqu'à preuve contraire (1).

En conséquence, lorsqu'une contestation s'élève à ce sujet, il convient de rechercher quelle était la véritable consistance de l'expédition au moment où le chemin de fer en a pris charge : c'est le seul point à établir.

En vain l'administration en cause soutiendrait-elle que, l'expéditeur n'ayant pas demandé le comptage, elle n'était pas tenue d'y procéder, et que par suite elle a seulement pris charge du poids des colis et non de leur nombre.

On lui répondrait :

— Que les tarifs ne l'obligent pas, lorsque le comptage a été demandé, à compter effectivement les colis, mais seulement à mentionner leur nombre sur le récépissé;

— Que l'expéditeur a voulu, en demandant le comptage, qu'il a payé, en acquittant, le cas échéant, la taxe correspondante, un surcroît de moyens de preuve, mais non un surcroît de garanties, puisque la responsabilité du voiturier est invariable et reste entière, dans tous les cas, pour la totalité des objets qui lui ont été remis;

— Qu'il n'y a ni plus ni moins obligation, ni intérêt, pour le chemin de fer, de procéder au pesage que de procéder au comptage, lorsqu'il croit pouvoir tenir pour exactes, à cet égard, les déclarations de l'expéditeur;

— Que d'ailleurs il ne serait pas admis à prétendre n'être pas responsable du poids des colis sous prétexte qu'il ne les aurait pas pesés (V. nos 943 à 945); qu'on ne doit pas davantage le tenir quitte de leur nombre sous prétexte qu'il n'a pas procédé à leur comptage;

— Que la responsabilité du voiturier porte sur les colis mêmes remis entre ses mains, et non pas seulement sur leur poids ou sur leur nombre; que ces indications doivent concorder constamment si le transport est exécuté dans des conditions satisfaisantes.

794. L'article 54 a trait aux délais d'exécution du contrat de transport : « Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse sont expédiés, transportés et livrés, de gare à gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels et qui résulteront des décisions ministérielles approbatives de la marche des trains ». Suit le texte des articles 2, 3, 4, 5 et 14 de l'arrêté minis-

---

(1) V. Cass. civ. 16 nov. 1909 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Oriard et C<sup>ie</sup>).

tériel du 12 juin 1866; puis les articles premiers de deux arrêtés ministériels, du 12 mai 1883 et du 10 août 1907, dont il n'a pas encore été parlé (1).

Les articles 2 à 5 de l'arrêté de 1866 ont été longuement étudiés dans le chapitre consacré aux « Délais d'exécution » (n° 472 et suiv.); il n'y a pas à y revenir, sauf pour constater que le tarif général de grande vitesse n'apporte aucun tempérament aux règles exposées dans ledit chapitre.

L'article 14 de l'arrêté de 1866 s'exprime ainsi : « Aux délais fixés ci-dessus, seront ajoutés les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane. »

La reproduction de ce texte dans les tarifs généraux, qui sont exclusivement applicables sur les rails français, ne peut être faite que pour mémoire et à titre d'indication : lorsqu'une expédition franchit la frontière dans un sens ou dans l'autre, tantôt il y a réexpédition au point frontière, et dans ce cas les deux contrats, restant distincts, comportent des délais calculés séparément, tantôt le contrat se noue au départ pour le transport de bout en bout, qui devient ainsi international et se trouve, comme tel, astreint à des règles spéciales (V. n° 1289 et suivants).

L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté ministériel du 12 mai 1883 règle une difficulté à laquelle avait donné lieu l'admission dans les gares, en dehors des heures normales d'ouverture et de fermeture, des marchandises déposées dans les bureaux de ville (V. n° 1223 et suivants). En vertu de cet article, lesdites marchandises « auront accès dans les gares de départ deux heures encore après leur fermeture réglementaire ».

Enfin, aux termes de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté ministériel du 10 août 1907, « les fleurs coupées destinées à l'approvisionnement des marchés de Paris, Lyon, Marseille, Saint-Étienne et Dijon, sont comprises parmi les denrées qui, en vertu de l'arrêté ministériel du 26 juin 1903 (2), sont mises, de nuit comme de jour, à la disposition des destinataires dans le délai fixé par l'article 4 de l'arrêté du 12 juin 1866 » (V., n° 459, le quatrième alinéa de l'article 5 de ce dernier arrêté).

**795.** Les *articles 55, 56 et 58* des tarifs généraux de grande vitesse, reproduisent sans y rien ajouter, sous les rubriques « Délais d'enlève-

(1) A ces textes s'ajoutent de nombreuses décisions spéciales, dont, à cause de leur multiplicité et de leur mobilité, on ne peut donner le détail. Ces décisions ont le plus souvent pour objet la livraison de certaines expéditions les dimanches et jours fériés ou pendant le temps de fermeture nocturne des gares; en présence d'un litige, il est nécessaire de consulter sur ce point les tarifs mêmes du réseau en cause.

(2) Cet arrêté est l'un de ceux que vise la note 1 de la page 294.

ment des marchandises », « Envoi des avis d'arrivée des marchandises » et « Camionnage d'office », les dispositions, étudiées plus haut sous les nos 366 à 384, des articles 31, 32 et 35 de l'arrêté du 27 octobre 1900 relatif aux frais accessoires.

Mais la reproduction de l'article 31 n'est pas complète : il y manque en effet le paragraphe 1<sup>er</sup>, aux termes duquel les administrations sont tenues « de mettre les articles de messagerie, marchandises, denrées, finances, voitures, pompes funèbres, animaux, matériel roulant, etc., adressés en gare, à la disposition du destinataire au plus tard le lendemain de l'envoi de l'avis d'arrivée, à l'heure réglementaire d'ouverture de la gare » (V. n<sup>o</sup> 367).

On peut en outre remarquer l'absence, dans les tarifs généraux de grande vitesse, de l'article 36 de l'arrêté relatif aux frais accessoires, article qui permet d'éliminer les dimanches et jours fériés du calcul des délais soit de mise à disposition, soit d'enlèvement (V. n<sup>o</sup> 367, *in fine*).

296. En présence de cette omission, qui n'est certainement pas un oubli, on pourrait supposer que les dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 31 et celles de l'article 36 sont sans application en ce qui concerne les transports à grande vitesse : cependant, en se reportant à l'arrêté du 27 octobre 1900, on constate que les articles 31 et 36 font partie du titre III, qui comprend les « dispositions communes » à tous les transports tant à grande qu'à petite vitesse. Ces articles doivent donc s'appliquer aussi bien aux expéditions de grande vitesse qu'aux autres, et cette opinion est d'ailleurs corroborée par les termes mêmes de l'article 31, qui parle des « articles de messagerie..... finances....., pompes funèbres..... », transports qui, comme on sait, sont toujours effectués à grande vitesse.

Dans ces conditions on ne peut se dispenser de se demander quels doivent être les effets de l'omission, dans les tarifs généraux de grande vitesse, de l'article 36 et du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 31 de l'arrêté de 1900.

Conformément aux principes généraux qui régissent la matière, et aussi d'après l'article 38 dudit arrêté de 1900 (*supra*, n<sup>o</sup> 320), les tarifs dûment homologués peuvent contenir des « prix et conditions plus avantageux pour le public » que ceux fixés par cet arrêté lui-même : il s'ensuit nécessairement que l'omission des articles précités dans les tarifs généraux de grande vitesse peut avoir des effets « avantageux pour le public », mais ne saurait en avoir d'autres.

Ceci posé, si l'on examine le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 31, qui n'a pas été reproduit dans les tarifs généraux de grande vitesse, on voit



qu'il accordait aux chemins de fer à titre de *délai de mise à disposition résultant de la lettre d'avis* (V. n° 372), jusqu'au lendemain de l'envoi de l'avis d'arrivée, à l'ouverture de la gare, pour mettre les marchandises annoncées à la disposition des destinataires; mais les administrations peuvent renoncer à ce délai, puisque cette renonciation profite au public, et l'on doit conclure du silence du tarif, qu'elles ont accepté d'être tenues, conformément aux règles du droit commun, de livrer les marchandises à grande vitesse aussitôt que le destinataire, touché par l'avis lui annonçant leur arrivée, en réclame la livraison.

Quant à l'article 36 de l'arrêté de 1900, qui a été également omis dans les tarifs généraux de grande vitesse, il consacrait le principe que les dimanches et jours fériés ne seraient pas comptés, dans la supputation des délais fixés par l'article 31 :

1° « Pour la mise à la disposition des destinataires...

2° « Pour l'enlèvement des marchandises, animaux et objets divers, ou pour le chargement et le déchargement des wagons, lorsqu'ils incombent » au commerce.

Le premier de ces délais s'opposant aux administrations de chemins de fer, il est avantageux, pour le public, que celles-ci renoncent à se prévaloir de l'article 36 : cette renonciation pourrait s'induire du silence du tarif, si ledit délai ne se trouvait déjà supprimé, comme on vient de le voir, du fait de l'omission du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 31.

Le second s'opposant au contraire aux destinataires et expéditeurs, contre lesquels il sert de base au point de départ des frais de magasinage ou de stationnement, il serait désavantageux pour le public qu'on le privât du bénéfice de ce même article 36 : le silence du tarif doit donc rester, à cet égard, absolument sans effet.

**797.** L'article 57 reproduit simplement l'article 33 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'arrêté du 28 février 1903 :

« Avis concernant les manutentions à faire par les particuliers. — Les règles énoncées à l'article précédent pour l'envoi des avis d'arrivée des marchandises sont applicables aux avis à donner par la compagnie à l'expéditeur ou au destinataire, pour le chargement et le déchargement des wagons. » (V., n° 367, le texte de l'article 32.)

Ces dispositions ne peuvent évidemment jouer qu'en cas d'application de tarifs imposant aux expéditeurs et destinataires l'obligation de procéder au chargement et au déchargement des marchandises.

**798.** L'article 59 rappelle les taxes fixées par l'article 37 de l'arrêté de 1900 pour la désinfection des wagons ayant servi au transport des animaux (V. n° 406 et suivants).

Il ajoute seulement aux taxes dont l'énumération a été donnée n° 409, celle ci-après :

« 20 centimes par 100 kilos, avec minimum de 10 centimes par expédition pour les animaux vivants de basse-cour (volailles, pigeons, lapins, etc.). »

Cette addition a été apportée aux tarifs généraux en vertu d'une décision ministérielle du 20 juin 1911, autorisant cette perception à partir du 5 juillet suivant, à titre provisoire et « sous réserve de l'arrêté à intervenir après instruction ».

Les frais de désinfection du matériel, lorsque cette mesure est prescrite par les règlements, rentrent en effet dans la catégorie des *frais accessoires*, dont le taux doit être fixé annuellement par le ministre, sur la proposition des administrations intéressées (V. nos 313 et 318), après une « instruction accompagnée des mesures de publicité en usage pour la modification des tarifs » (V. n° 317); mais, en la circonstance, il s'agissait de parer à la situation, d'une certaine urgence, créée par un arrêté du ministre de l'agriculture, en date du 2 mars 1911, qui s'exprime ainsi :

« ART. 1<sup>er</sup>. — L'entrée en France, par la frontière de terre, des animaux vivants de basse-cour (volailles, pigeons, lapins, etc., etc.), ne peut avoir lieu momentanément que par chemins de fer.

« ART. 2. — Les wagons ayant servi à des transports d'animaux vivants de basse-cour venant de l'étranger ou d'origine française, devront, après le déchargement des animaux, être nettoyés et désinfectés conformément aux prescriptions de l'arrêté du 26 mai 1903. »

**799.** L'article 60 prescrit aux expéditeurs de voitures et d'animaux de « prévenir le chef de la station de départ vingt-quatre heures au moins à l'avance en lui faisant connaître le nombre et la nature des voitures ou des animaux qu'ils ont à faire transporter ».

Il ajoute que « cette disposition ne s'applique pas aux chiens ni aux animaux en cages dénommés à l'article 36 ».

**800.** On peut reprocher à cet article 60 de manquer de précision et même, à un certain point de vue, d'exactitude :

1° C'est à tort qu'il s'intitule « Demandes de matériel pour le transport des voitures et des animaux » : les expéditeurs de voitures ou d'animaux à grande vitesse n'ont pas à demander du matériel; rien, ni dans le cahier des charges, ni dans les tarifs généraux de grande vitesse, ne leur impose une telle obligation; ils doivent seulement, d'après le texte lui-même, « prévenir le chef de station »;

2° Cet article omet ensuite d'indiquer si les vingt-quatre heures du

préavis à donner doivent se compter avant l'heure de la présentation des objets à l'enregistrement ou seulement avant l'heure réglementaire de départ du train appelé à emmener ces objets. On pourrait sans doute décider en faveur de la deuxième hypothèse, mais comme la première peut aussi bien se soutenir, c'est à celle-ci que s'arrêtera de préférence l'expéditeur prudent. Il avisera par exemple le chef de gare le lundi, à 9 heures du matin, que le lendemain, à la même heure, il lui présentera dix chevaux pour être expédiés à grande vitesse;

3° Il n'indique pas quel formalisme devra être suivi pour les avis de ce genre. Faute de prescriptions explicites à ce sujet, on devra s'en tenir aux règles tracées par les articles 56 et 57 (32 et 33 de l'arrêté sur les frais accessoires), bien que rigoureusement ces articles ne soient pas applicables, puisqu'il ne s'agit ni des « avis d'arrivée des marchandises » ni des « avis concernant les manutentions à faire par les particuliers » (V. n° 795 pour l'article 56 et n° 797 pour l'article 57);

4° Il ne fait pas connaître quelles sanctions seront applicables, quelle procédure devra être suivie en cas d'inobservation ou d'insuffisance dans l'observation du délai de préavis; sans doute l'entente devra se faire à l'amiable, sur ce point comme sur bien d'autres, entre la gare de départ et l'expéditeur. Il importe en tout cas de remarquer que l'avis prévu par l'article 60 des tarifs généraux de grande vitesse, ne peut pas nouer le contrat de transport, celui-ci ne devant être formé que par la présentation effective des objets et leur acceptation par le chemin de fer (V. nos 221, 222 et 234) : l'inobservation du délai ne pourra, par conséquent, être invoquée ultérieurement pour couvrir, par exemple, un retard; en d'autres termes le délai de préavis ne doit pas être ajouté au délai de transport total, tel qu'il court depuis la présentation des objets (V. n° 487), et c'est toujours cette présentation qui détermine le point de départ du délai d'expédition. Mais si l'expéditeur se rend en gare, avec les voitures ou animaux à transporter, moins de vingt-quatre heures après l'avis qu'il aura donné, il sera exposé à voir refuser son expédition jusqu'au moment où le délai de préavis de vingt-quatre heures sera expiré.

**801.** Il est à peine besoin d'ajouter que, conformément aux règles du droit commun, tout avis non suivi d'effet par le fait de son auteur pourrait se résoudre en dommages-intérêts au profit de l'administration qui aurait été ainsi amenée à faire des frais inutiles. Mais une telle éventualité peut être considérée comme tout à fait exceptionnelle : le transport des animaux est précisément celui qui donne

lieu le plus souvent à des accords plus ou moins réglementaires entre les gares et les expéditeurs.

**802.** Les *articles 61 et 62* traitent de l'avis de livraison et de l'avis de souffrance. Il a été déjà dit quelques mots de ce dernier (nos 380 et 381), à propos des majorations de taxe pour magasinage prolongé, et des dispositions y relatives de l'article 34 de l'arrêté fixant les frais accessoires. Ces dispositions sont reproduites à la fin de l'article 62; il n'y a pas à revenir sur ce sujet, mais les avis de livraison et de souffrance, tels qu'ils sont institués par les articles 61 et 62 des tarifs généraux de grande vitesse, doivent être examinés au point de vue de l'influence qu'ils peuvent exercer sur le contrat de transport auquel ils se rapportent.

**803.** D'après l'article 61, « l'expéditeur d'une marchandise à destination de l'un des sept grands réseaux français et des chemins de fer de Ceinture de Paris, peut obtenir avis direct par la gare destinataire, de la livraison de cette marchandise, en payant à la gare de départ une taxe spéciale de 25 centimes » (1).

La demande d'avis de livraison est faite soit « sur la déclaration d'expédition » lors de la présentation de la marchandise, soit postérieurement, et, dans ce cas, aucun formalisme spécial, ne lui est imposé; la demande pourra donc être même verbale; mais, comme elle doit être « constatée par un reçu spécial », l'expéditeur aura toujours un titre entre les mains.

L'avis de livraison sera « mis à la poste dans les vingt-quatre heures » qui suivront la livraison de la marchandise, lorsqu'elle aura été effectuée en gare. S'il s'agit de marchandises adressées et livrées à

---

(1) Voilà, certes, un argument des plus impressionnants contre la thèse suivant laquelle, les tarifs généraux n'étant pas communs aux sept grands réseaux, mais seulement identiques, leur application doit être envisagée séparément sur chacun de ces réseaux (V. nos 669 et 711). Comment envisager sur le seul réseau de la gare de départ l'application de l'article 61, alors que l'avis dont il parle sera donné par la gare d'arrivée, pourvu qu'elle appartienne à l'un des réseaux dénommés? Cela ne suppose-t-il pas une entente préalable entre les administrations intéressées, et cette entente préalable n'est-elle pas précisément le caractère distinctif essentiel du tarif commun? L'article 61 a donc certainement le caractère d'une disposition qui n'est pas seulement identique pour les sept grands réseaux et les Ceintures, mais qui est commune à ces réseaux.

Or, si l'article 61 est un véritable élément de tarif commun, pourquoi n'en serait-il pas de même de certains autres articles, de l'article 12, par exemple, dont l'application, restreinte à un seul réseau, perd tout intérêt et paraît même dépourvue de sens?

domicile, ce délai de vingt-quatre heures s'allongera « d'un délai égal à celui de factage ou de réexpédition ».

Dans tous les cas « les délais ci-dessus sont augmentés des dimanches et jours fériés ».

Évidemment de tels avis peuvent rendre quelques services, mais leur importance au point de vue juridique est nulle : ils n'influent en rien sur les contrats de transport auxquels ils s'appliquent, ni sur la responsabilité que peuvent encourir les entreprises de voies ferrées à l'occasion de l'exécution de ces contrats. Tout au plus l'avis de livraison pourrait-il aider, dans quelques cas particuliers très rares, à établir l'existence d'un retard.

**804.** L'importance de l'avis de souffrance est beaucoup plus grande.

Le voiturier, *negotiorum gestor* de l'expéditeur, a incontestablement le devoir d'avertir celui-ci, aussitôt qu'il le peut, des obstacles qu'il rencontre dans l'exécution de la mission dont il s'est chargé (1). Mais cette obligation de droit commun n'a rien de précis et ne résulte d'aucun texte formel (2).

Il est vrai que, d'autre part, d'après l'arrêté sur les frais accessoires, les droits de magasinage ne peuvent être exigés de l'expéditeur, pour ceux de ses envois à domicile « dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison », qu'à la condition expresse qu'avis de ces circonstances lui soit immédiatement donné (V. n° 375); mais cette prescription, qui ne s'applique d'ailleurs qu'aux expéditions livrables à domicile, n'entraîne pour les administrations aucune obligation formelle ni précise : en n'envoyant pas l'avis prévu, elles se privent simplement du droit de percevoir le magasinage.

Aussi importait-il que quelque autre disposition légale précisât les obligations du voiturier à cet égard. Une proposition de loi avait été déposée dans ce sens le 26 juin 1903 (3), sous forme de modification à l'article 104 du Code de commerce, lorsque les administrations des sept grands réseaux et des Ceintures de Paris prirent elles-mêmes l'initiative, le 31 octobre suivant (4), d'introduire dans leurs tarifs le

(1) Cass. civ. 11 déc. 1901, déjà cité n° 56.

(2) Cass. civ. 13 avril 1892 (Ch. de fer d'Orléans c. Mirault), 24 juill. 1895 (Ch. de fer de l'Est c. Haguénauer) et 4 mars 1896 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Morin-Chapre et C<sup>ie</sup>).

(3) Chambre des députés, n° 1093, J. Bourrat.

(4) *Journal officiel*, 9 nov. 1903.

texte qui, après quelques modifications, y a pris place le 1<sup>er</sup> mai 1905, dans la forme qu'on a fait connaître n° 381.

Ce texte, qui, dans les tarifs généraux de grande vitesse, fait l'objet de l'article 62, indique avec netteté les cas dans lesquels les expéditions devront être considérées comme en souffrance, et fait une obligation aux gares destinataires d'aviser directement l'expéditeur dans les vingt-quatre heures (non compris les dimanches et jours fériés), ou, s'il s'agit d'objets adressés à domicile, dans ce même délai augmenté du délai de factage ou de réexpédition, « sans toutefois que cet allongement puisse dépasser quarante-huit heures ».

**805.** Un important alinéa du même article 62 stipule que la marchandise, même après avoir fait l'objet de l'avis de souffrance, « reste à la disposition du destinataire, dans les conditions du droit commun, jusqu'à la réception par la gare destinataire des instructions nouvelles de l'expéditeur ». Ce dernier, mis au courant de la souffrance et des causes qui l'ont amenée, reste libre d'agir suivant les circonstances : il peut, soit demander qu'on lui retourne la marchandise, soit indiquer un autre destinataire, soit même ne donner aucun ordre et laisser courir les frais contre qui de droit, s'il croit avoir intérêt à agir ainsi. En tout cas, tant qu'il n'a donné aucun ordre il n'est apporté aucune modification au contrat de transport, tel qu'il a été conclu au départ ; l'avis de souffrance est sans aucun effet sur ce contrat : c'est un simple avis de renseignement.

**806.** Enfin l'article 63 et dernier des tarifs généraux de grande vitesse, dont le texte, identique à celui de l'article 60 des tarifs généraux de petite vitesse, a été donné n° 239, p. 156, règle le formalisme que doit observer l'expéditeur qui, pour une cause quelconque, juge à propos d'apporter quelque modification aux conditions du contrat de transport primitif (v. g. un changement de destination, d'itinéraire, etc.), ou de désigner pour la réception un destinataire autre que celui indiqué sur la déclaration d'expédition.

Antérieurement, la question de la modification du contrat de transport avant son exécution complète ne faisait l'objet, sur les chemins de fer, d'aucune réglementation spéciale, et se trouvait dès lors exclusivement régie par le droit commun. Actuellement l'expéditeur reste, comme par le passé, seul maître de son expédition tant que le destinataire n'a pas fait acte d'acceptation du contrat de transport (V. n° 17), mais il ne peut exercer ce droit, pour ce qui concerne le chemin de fer, qu'au moyen d'un « ordre écrit, daté, signé et accompagné du récépissé à l'expéditeur ».

## SECTION II

*Commentaire des tarifs généraux de petite vitesse.*

807. Ordre et division du sujet.

807. Voici, dans la forme adoptée n° 672, le schéma des tarifs généraux de petite vitesse.

CHAP. I

Section I. — *Classification des marchandises* (art. 1 et 2).

§ 1. — *Marchandises en général* (art. 3 à 7).

§ 2. — *Plaqué d'or ou d'argent, mercure, broderies, dentelles, objets d'art* (art. 8).

§ 3. — *Monnaies de billon* (art. 9).

Section II. — Prix de transport et conditions d'application pour les

§ 4. — *Marchandises ne pesant pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube* (art. 10).

§ 5. — *Matières inflammables ou explosibles et matières dangereuses vénéneuses ou infectes* (art. 11).

§ 6. — *Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles* (art. 12).

Section III. — *Frais accessoires pour les mêmes transports* (art. 13 à 16).

CHAP. II

Section I. — Prix de transport et conditions d'application pour les

§ 1. — *Voitures* (art. 17 à 20).

§ 2. — *Animaux* (art. 21 à 25).

Section II. — *Frais accessoires pour les mêmes transports* (art. 26 à 30).

CHAP. III { Section I. — Prix de transport pour le *matériel roulant* (art. 31).  
 Section II. — Frais accessoires (art. 32 à 35).

CHAPITRE IV. — *Chargement, déchargement et stationnement des wagons* dont la manutention est faite par les particuliers (art. 36 à 38).

CHAPITRE V. — *Dispositions générales* (art. 39 à 60).

De même que pour les tarifs généraux de grande vitesse, on suivra, dans l'étude détaillée ci-après, l'ordre de ce schéma et, autant que possible, l'ordre numérique des articles, mais cette étude ne comportera que les divisions suivantes :

§ 1<sup>er</sup>. Marchandises en général. — A. Classification générale (n<sup>os</sup> 808 à 816). — B. Prix de transport, conditions d'application et frais accessoires (n<sup>os</sup> 817 à 828).

§ 2. Voitures, animaux, matériel roulant (n<sup>os</sup> 829 à 844).

§ 3. Dispositions diverses (n<sup>os</sup> 845 à 859).

## § 1 — Marchandises en général.

### A. — Classification générale.

(Chapitre premier, section première, des Tarifs généraux P. V.)

808. Texte des articles 1<sup>er</sup> et 2. — 809. Détermination du tarif maximum applicable à chaque sorte de marchandises. — 810. Classement des diverses marchandises en six séries. — 811. *Classification générale* uniformément en vigueur sur les grands réseaux. — 812. Régime légal des *spécifications, assimilations et définitions*. — 813. Distinction entre les « spécifications » et les « définitions ». — 814. Indications pratiques sur les obligations de l'expéditeur en ce qui concerne la déclaration de la nature de la marchandise. — 815. Observations sur les définitions et assimilations. — 816. Jurisprudence sur ces questions.

808. « Les marchandises sont », dit l'*article 1<sup>er</sup>*, « soit par leur propre nature et spécification, soit par assimilation, rangées dans les quatre classes du cahier des charges, conformément aux indications de la première colonne de la classification des marchandises par ordre alphabétique. »

L'*article 2* ajoute que « les marchandises désignées au cahier des charges ou assimilées sont rangées en six séries correspondant aux quatre classes dont il est fait mention dans l'article précédent et soumises aux prix du tarif fixé à l'article 3 ».

Ces dispositions méritent quelques développements explicatifs.



**809.** On a vu, n° 268, que le cahier des charges divise les marchandises à petite vitesse en quatre classes, à chacune desquelles correspondent des prix de péage et de transport différents.

Cette classification est forcément insuffisante : des marchandises nouvelles se présentent à chaque instant, que n'a pu envisager le cahier des charges, parce qu'elles n'existaient pas à l'époque où a été rédigé ce document, et c'est pourquoi l'article 45 dudit cahier des charges, dont le texte a été donné n° 270, a pris le soin de prévoir lui-même ce cas et d'en régler la procédure.

L'article 1<sup>er</sup> des tarifs généraux de petite vitesse est, en quelque sorte, une reproduction abrégée de ces dispositions, avec indication de la manière dont les prescriptions légales sont réalisées dans la pratique. Il fait savoir au public que toute marchandise ne figurant pas nommément au tarif du cahier des charges, doit être rangée dans l'une des classes de ce tarif, et que les renseignements utiles concernant ce classement sont fournis par une table alphabétique annexe des tarifs généraux de petite vitesse.

D'où cette conséquence fort importante, que, du seul fait de l'insertion d'une marchandise dans la table alphabétique, avec inscription en regard, dans la colonne *ad hoc*, du chiffre désignant l'une des quatre classes du cahier des charges, le tarif maximum afférent à cette classe est celui qui s'applique à la marchandise considérée.

**810.** D'autre part, une circulaire ministérielle du 9 février 1861 a autorisé les concessionnaires à diviser les marchandises en autant de « séries tarifables » qu'ils le jugeraient convenable, « sans dépasser autant que possible le nombre de six », et à assigner à chaque série « dans les limites du maximum légal de la classe correspondante » le prix qu'ils croiraient devoir fixer.

« Je crois inutile de dire », ajoutait cette circulaire, « que toutes les marchandises inscrites dans les classes devront figurer dans les séries, et qu'il ne devra être ajouté, dans les séries, aucune marchandise qui ne figurerait pas dans les classes. »

C'est cette division en *séries* qu'annonce l'article 2; elle est faite au point de vue pratique de l'application des prix des tarifs, tandis que la division en *classes* du cahier des charges, d'un caractère plutôt théorique, aboutit uniquement à l'indication d'un tarif maximum pour chaque nature de marchandises.

**811.** Il y a dépendance, ainsi qu'on vient de le voir, entre la divi-

## TRANSPORTS

## EXTRAIT DE LA CLASSIFICATION

*par ordre*

MARCHANDISES	CLASSES du cahier des charges	TARIF GÉNÉRAL — Séries
Abat-jour . . . . .	1	1 (*)
Absinthe en feuilles, en poudre ou en tiges . . . . .	1	1
Accumulateurs d'électricité (art. 11, 4 <sup>e</sup> catégorie) (1) . . . . .	1	1
Acétate d'éthyle (art. 11, 4 <sup>e</sup> catégorie) (1) . . . . .	1	1
Acétates d'alumine, de chaux, de cuivre, de fer, de plomb, (art. 11, 5 <sup>e</sup> catégorie) (1), de potasse ou de soude . . . . .	1	4
Acétates non dénommés . . . . .	1	1
.....		
Déchets de poils, imprégnés de graisse ou de vernis (art. 11 2 <sup>e</sup> catégorie) (1) . . . . .	2	2 (**)
Déchets de rotins . . . . .	2	3
Déchets de soie . . . . .	2	2 (*)
Déchets de tannerie (1) . . . . .	2	5
Déchets non dénommés . . . . .	2	2
Déchets non dénommés de métaux . . . . .	2	4
Déchets non dénommés de végétaux filamenteux (1) . . . . .	2	3
Défenses et dents d'animaux . . . . .	1	1
Dégras de peaux (art. 11, 6 <sup>e</sup> catégorie) (1) . . . . .	1	3
Denrées coloniales non dénommées . . . . .	1	1
Dentelles (art. 8) . . . . .	1	1
Désincrustants . . . . .	1	1
Dextrine . . . . .	2	4
Dolomie . . . . .	2	4
Douelles et douves . . . . .	2	4
Douilles vides pour cartouches . . . . .	1	1 (*)
Drapeaux . . . . .	1	1
Drèches . . . . .	2	5
Droguerie . . . . .	1	1
Dynamite (art. 11, 1 <sup>re</sup> catégorie) (1) . . . . .	1	1 (***)
Émeri . . . . .	2	5
Encaustiques . . . . .	1	2
Enclumes . . . . .	2	3
Encre . . . . .	1	2
Encre en fûts . . . . .	1	3
Engrais et amendements non dénommés (1) (2) . . . . .	4	6
.....		
Graines de plantes aromatiques . . . . .	1	1
Graines fourragères . . . . .	2	4
Graines non dénommées . . . . .	2	2
Graines oléagineuses . . . . .	2	4
Graines potagères . . . . .	2	2
.....		

## A PETITE VITESSE

## GÉNÉRALE DES MARCHANDISES

*alphabétique*

MARCHANDISES	CLASSES du cahier des charges	TARIF GÉNÉRAL — Séries
Locomobiles (3) . . . . .	1	1
Locomotives ne roulant pas sur rails . . . . .	1	1
Locomotives roulant sur rails (art. 31) . . . . .	»	»
Lunetterie . . . . .	1	1 (*)
.....		
Noir animal . . . . .	1	4
Noir animal pour engrais . . . . .	4	6
Noir de fumée (art. 11, 3 <sup>e</sup> catégorie) (1) . . . . .	1	4
Noir minéral naturel . . . . .	3	5
Noir végétal . . . . .	2	4
Noisettes fraîches (4) . . . . .	1	1
Noisettes sèches . . . . .	2	2
Noix de galle . . . . .	1	2
Noix fraîches (4) . . . . .	1	1
Noix sèches . . . . .	2	2
Noyaux . . . . .	2	3
.....		
Volailles . . . . .	1	1 (*)
Volailles mortes . . . . .	1	1 (*)
Wagonnets ou wagons ne roulant pas sur rails . . . . .	1	3
Wagons à marchandises roulant sur rails (art. 31) . . . . .	»	»

(\*) Conformément à l'article 10, les marchandises suivies d'un astérisque sont taxées moitié en sus du prix fixé par le Tarif lorsqu'elles ne pèsent pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube, sans que dans aucun cas la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif, calculé à raison de 200 kilos par mètre cube. Cette augmentation n'est point applicable aux frais accessoires.

(\*\*) Avec la majoration prévue par l'article 11, pour les matières dangereuses (inflammables ou explosibles) de cette catégorie.

(\*\*\*) Avec la majoration prévue par l'article 11, pour cette marchandise.

(1) Consulter les arrêtés ministériels réglementant le transport, par chemin de fer, des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.) et des matières infectes.

(2) Ne sont considérés comme engrais que les matières ne pouvant recevoir un autre emploi. Toute expédition déclarée « Engrais » dont une partie quelconque pourrait être, par triage ou toute autre opération, détournée de cet usage, sera taxée sur le poids total d'après la série la plus élevée dans laquelle se trouvera dénommée une des marchandises composant l'expédition.

(3) Les locomobiles non emballées, envoyées en location à plus de 200 kilomètres, bénéficieront, au retour, d'une réduction de 50 % sur le prix de transport, lorsque le retour aura lieu dans les trois mois qui suivront la date de l'expédition, à la charge par le propriétaire de justifier que la locomobile transportée en retour est la même que celle livrée en location. Passé le délai de trois mois ci-dessus, le transport sera effectué sans réduction de prix.

(4) Sont considérées comme noix et noisettes fraîches celles de la récolte de l'année expédiées jusqu'au 15 octobre.

sion en séries et la division en classes, aux deux points de vue suivants :

— On ne doit pas trouver, dans la division en séries, des marchandises qui ne figureraient pas en même temps dans la division en classes;

— Une marchandise ne doit jamais figurer dans une série telle, que le prix de transport en soit supérieur à celui de la classe auquel cette marchandise correspond.

Cette double réserve a finalement pour effet d'assigner un tarif maximum à toute marchandise reprise par les tarifs d'application, et, dans cette limite, il était laissé aux concessionnaires entière liberté d'apprécier ce qui conviendrait le mieux à leurs intérêts.

La plus grande diversité n'avait pas tardé à s'établir.

D'après M. Picard (1) le nombre des séries était, en 1878, « de 7 sur le Nord, 5 sur l'Est, 6 sur l'Ouest, 4 sur l'Orléans et 7 sur le Lyon. Le Midi en avait 5; les trois premières se subdivisaient chacune en 3 sous-séries selon que l'expédition était de 40 à 200 kilos, de 200 à 300 kilos ou de plus de 300 kilos.

« Il résultait de cette diversité que telle marchandise, placée dans telle ou telle série sur un réseau, l'était dans des séries différentes sur les autres réseaux, et même que son classement pouvait varier, avec le tonnage, sur un réseau déterminé.

« Les dénominations n'étaient pas non plus les mêmes dans toutes les nomenclatures.

« En outre, les tarifs applicables aux diverses séries variaient avec les compagnies et, le plus souvent, dans l'étendue d'un réseau déterminé et pour une distance donnée, avec les points d'expédition et de destination.

« Il arrivait de plus que, sur le même réseau, la sérification d'une marchandise variait suivant diverses conditions, dont les plus usuelles étaient, non seulement le tonnage, mais aussi le conditionnement et le degré de responsabilité du transporteur pour les avaries de route. Le nombre et l'importance des déclassements étaient d'ailleurs très différents : ainsi, pour ne parler que de la condition la plus usuelle, celle du tonnage, la compagnie du Nord appliquait, à plus de 300 marchandises des déclassements d'une, de deux ou de trois séries, sous la condition d'un tonnage minimum de 5 000 kilos; la compagnie de l'Est n'en accordait qu'à 70 marchandises environ, sous la condition d'un tonnage fixé à des chiffres compris entre 2 500 et 5 000 kilos; la compagnie de l'Ouest, à 50 marchandises, sous la

---

(1) *Loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 306.

condition d'un tonnage compris entre 100 et 5 000 kilos; la compagnie du Midi, à 30 marchandises, sous la condition d'un tonnage de 5 000 kilos, etc.»

Une situation aussi compliquée ne pouvait manquer de provoquer les doléances du commerce et d'appeler l'attention des pouvoirs publics : « depuis 1870, soit à la tribune de la Chambre, soit en dehors du Parlement », cet état de choses donnait lieu à « de très vives réclamations »; l'Administration dut intervenir, et insister auprès des grands réseaux, pour « donner satisfaction à ces plaintes, dans ce qu'elles avaient de légitime », et obtenir enfin quelque uniformité.

Une classification unique, approuvée en principe par décision ministérielle du 17 avril 1879, a été remaniée et refondue les 5 août 1895 et 24 décembre 1901.

La classification homologuée à cette dernière date est applicable depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1902; son édition du 1<sup>er</sup> avril 1910, comporte 1326 dénominations, auxquelles correspondent les quatre classes du cahier des charges, et six séries d'application, qui sont identiques pour tous les grands réseaux.

On a donné, à titre d'exemple, pages 536-537, un extrait de cette nomenclature, avec les renvois qui la complètent.

**812.** Malgré son étendue, la classification générale homologuée ne peut, pas plus que celle du cahier des charges, être complète : des marchandises, quoique comprises dans quelque'un des termes génériques de ladite classification, portent, dans la pratique du commerce, des appellations spéciales, et, d'autre part, comme on l'a déjà fait remarquer n° 809, l'industrie produit sans cesse des marchandises vraiment nouvelles, par leur nature intime ou simplement par leur modalité extérieure.

L'Administration supérieure a dû, pour cette raison, se préoccuper de régler les conditions applicables à ces cas; elle a, en même temps, envisagé la situation des marchandises qui, figurant dans la classification des tarifs généraux sous une désignation unique, peuvent, au point de vue de l'application des tarifs spéciaux, donner lieu à des distinctions d'espèces, d'état, de forme, etc.

A cet effet, il lui a paru utile de fixer de manière précise le sens des trois expressions : *spécification*, *assimilation* et *définition*; leur signification est indiquée de manière fort explicite dans une circulaire du 26 août 1899.

Les *spécifications* distinguent les divers aspects et conditions sous lesquels une même marchandise est expédiée; elles « peuvent se rapporter à sa forme (acier *en barres*, *en feuilles*, etc.), à la matière dont

elle est faite (boutons *en os*, *en faïence*, etc.), à son état (fûts *usagés.....*), à l'emploi auquel elle est destinée (phosphates de chaux *pour engrais.....*), au conditionnement ou à l'emballage (vins *en bouteilles*, *en fûts.....*) ».

L'*assimilation* « s'applique aux marchandises, vraiment nouvelles, qui ne figurent pas encore à la classification générale ».

La *définition* « vise le cas de marchandises connues qui se présentent sous un nom nouveau et qui, sans figurer nommément à la classification générale,.... rentrent dans l'une des désignations qui y sont prévues, comme constituant, soit des synonymes, soit des cas particuliers d'une désignation générale ».

A l'heure actuelle, en vertu de la même circulaire :

1° Les spécifications de conditionnement, d'état, d'emploi, de nature ou de forme, « appliquées à des produits dont le nom générique figure déjà à la nomenclature » des tarifs généraux, peuvent être insérées dans les tarifs spéciaux « sans qu'il y ait lieu de les insérer au tarif général, à moins qu'elles ne doivent entraîner une différence dans la séricification »;

2° Les assimilations doivent être soumises au ministre, conformément à l'article 45 du cahier des charges (*supra*, n° 270), en vue d'une insertion ultérieure dans la classification générale;

3° Quant aux définitions, elles font ordinairement l'objet d'instructions intérieures simplement communiquées à l'Administration supérieure « à titre de renseignement ».

En résumé, les assimilations, qui visent seules des marchandises vraiment nouvelles, donnent seules lieu à l'application de l'article 45 du cahier des charges; les spécifications et définitions ne motivent aucune formalité ni procédure particulière.

**813.** Il importe de bien distinguer ces dernières les unes des autres parce qu'elles pourraient être facilement confondues par le lecteur non prévenu.

La différence qui les caractérise est que la « spécification » se rapporte à une situation acquise *prévue et réglée dans les tarifs*, tandis que la « définition » vise une situation de fait *que les tarifs n'ont point réglementée*.

Dans l'extrait de la classification générale qui a été donné plus haut, on peut voir figurer les dénominations suivantes : graines de plantes aromatiques, graines fourragères, graines non dénommées, graines oléagineuses, graines potagères. Ce sont autant de spécifications du terme générique graines.

On trouve en outre dans les tarifs spéciaux, par exemple dans les

tarifs spéciaux de petite vitesse n° 2 et n° 3 de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, les désignations ci-après :

					<i>Bereff</i>
					<i>Dari</i>
					<i>Jarosse</i>
					<i>Sorgho</i>
					<i>Lupins (pois)</i>
					<i>Vesces</i>
					<i>autres</i>
					<i>Graine de</i>
					<i>Minette</i>
					<i>Ricin</i>
					<i>Sésame</i>
TARIF P. V. N° 2.		Graines oléagineuses . . .			
					<i>Faînes</i>
					<i>autres</i>
					<i>de Carottes</i>
					<i>autres</i>
TARIF P. V. N° 3.		Graines de plantes aroma-			<i>Fenouil (graine de)</i>
		tiques . . . . .			<i>autres</i>

Les désignations imprimées en italique sont autant de spécifications nouvelles, introduites dans les tarifs spéciaux par application de la circulaire précitée de 1899.

Un expéditeur présente, par exemple, des graines de cameline. Cette marchandise, qui n'est point nouvelle, est certainement comprise dans l'une des désignations soit des tarifs spéciaux, soit au moins du tarif général, puisque ce dernier reprend les « graines non dénommées ». En conséquence, il y a lieu à « définition » pour déterminer à laquelle des catégories énumérées par les tarifs appartient la graine de cameline. Cette plante étant surtout cultivée pour l'huile que fournit sa graine, on se trouve indubitablement en présence d'une « graine oléagineuse », pour laquelle, d'après la classification générale, les prix maximums seront ceux de la deuxième classe du cahier des charges, et les prix d'application ceux de la quatrième série des tarifs généraux. En cas d'expédition faite aux conditions des tarifs spéciaux de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, on constaterait que la graine de cameline ne pouvant être comprise dans aucune des spécifications désignées par leur nom : minette, ricin, sésame, ou faînes, il y a lieu de la taxer comme les « graines oléagineuses autres » que celles ci-dessus.

814. Mais si dans le cas de l'exemple choisi la solution de fait

ne présente aucune difficulté, il n'en est pas toujours ainsi, et l'expéditeur est souvent fort embarrassé pour se conformer aux prescriptions d'après lesquelles il est tenu d'indiquer la nature des marchandises de manière exacte et suffisamment explicite pour que les tarifs puissent être correctement appliqués (V. nos 223 et 224).

Il doit avoir le soin de rechercher d'abord très attentivement si la marchandise qu'il présente figure dans la nomenclature des tarifs généraux, puis dans la nomenclature des tarifs spéciaux, s'il demande l'application de ceux-ci. Y figure-t-elle, il n'a évidemment qu'à employer la dénomination même reprise dans les tarifs, puisqu'elle correspond à la réalité des faits, et à inscrire, par exemple, sur sa déclaration d'expédition : « Tant de kilos de *pois lupins* (graines fourragères) ».

Si, quoique ne figurant pas nommément dans la nomenclature des tarifs, la marchandise rentre dans l'une des désignations qui y sont prévues, l'expéditeur a, de l'avis même des administrations intéressées, le « droit de réclamer *de plano* le bénéfice des tarifs généraux ou spéciaux qui sont applicables à cette marchandise sous la désignation, synonyme ou plus générale, qui figure dans ces tarifs et dans laquelle elle se trouve rentrer » (1). Il lui appartient donc d'indiquer lui-même cette désignation dans sa déclaration; c'est ce qu'il devrait faire, dans le cas de la graine de cameline choisie plus haut pour exemple, en déclarant : « Tant de kilos de graines de cameline (graines oléagineuses). »

Enfin, lorsqu'une marchandise, vraiment nouvelle par sa nature, ne figure pas dans les nomenclatures et ne peut rentrer dans aucune des désignations qui y sont reprises, on se trouve dans le cas réglé par l'article 45 du cahier des charges : l'assimilation à quelque une des marchandises prévues par les tarifs pourra être faite provisoirement par la compagnie, mais elle sera « soumise immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement ». Dans ce cas, l'expéditeur paraît avoir satisfait à toutes ses obligations en déclarant strictement la nature vraie de sa marchandise, en y ajoutant autant de détails qu'on voudra, mais sans jamais prendre sur lui d'imposer une assimilation qu'il n'a pas le droit de faire lui-même.

815. « L'expéditeur, » dit à ce propos Lamé Fleury (2), « lorsqu'il ne trouve pas, dans la nomenclature à sa disposition, la dénomination sous laquelle il désigne sa marchandise, demande à l'agent taxateur

(1) Circ. min. 8 févr. 1897.

(2) *Op. cit.* (*supra*, 142, p. 70, note), p. 345.



quel prix de transport celle-ci aura à subir. La fixation, qui, dans l'hypothèse extrême où je me place à dessein, doit être immédiate, est nécessairement provisoire. Débattue ou non, avant ou après l'expédition, si elle ne se termine point à l'amiable, la fixation est portée devant l'autorité judiciaire, qui tranche la difficulté de l'espèce, en prenant, implicitement ou explicitement, pour point de départ, soit l'article 45 du modèle (cahier des charges), soit le plus souvent le contrat de transport et sans se préoccuper autrement de la classification, de la sérification, des articles 42 et 45 du cahier des charges. Au cas d'une classification, le seul, à vrai dire, auquel s'applique le second de ces articles, la compagnie, après l'avoir *provisoirement* réglée, en prévient-elle aussitôt l'Administration, qui, à en juger par la circulaire du 8 février 1897, est jalouse de son droit? Cette assimilation, que réglera *définitivement* l'autorité administrative et réglera, en attendant, l'autorité judiciaire, est-elle parallèlement poursuivie par les deux autorités? Peut-on admettre qu'elles ne seront jamais en désaccord quant au sens de la classification litigieuse? Ces observations étaient nécessaires avant la reproduction de quelques décisions judiciaires complétant le commentaire de l'article 45, qui se trouve recéler un dualisme ambigu et aurait certainement le besoin d'être fortement modernisé, d'après les enseignements instructifs d'une expérience semi-séculaire. »

L'éminent juriste cite ensuite un certain nombre de décisions judiciaires, sans paraître avoir remarqué que la plupart de ces décisions concernent non des « assimilations » mais des « définitions » (au sens spécial très précis donné à ces mots par les circulaires de 1897 et de 1899), et que, dès lors, l'article 45 du cahier des charges n'était pas applicable.

Tel est le cas notamment pour l'arrêt très connu rendu par la chambre des requêtes le 19 juin 1866 (1) et suivant lequel les *choux-fleurs*, à une époque où ils ne figuraient pas encore dans la classification générale, devaient être taxés comme *légumes frais* et non comme *choux*. Les choux-fleurs, dit cet arrêt, « doivent être nécessairement compris au nombre des légumes frais » et les tarifs, « en comprenant les choux dans les marchandises de la troisième série, n'ont évidemment voulu parler que des choux communs ». Il ne s'agissait point d'assimiler les choux-fleurs soit aux « choux », soit aux « légumes frais », mais de décider dans laquelle de ces deux désignations ils devaient être rangés; en d'autres termes, il n'y avait pas lieu à *assimilation*, mais à *définition*.

---

(1) Genest et Taffut c. Ch. de fer d'Orléans.

La distinction, qui de prime abord paraît bien subtile, n'est en somme pas très difficile.

La « définition » répond à la question suivante : la marchandise présentée *est-elle comprise* dans telle ou telle désignation synonyme ou plus générale des tarifs ? Si la réponse à cette question est affirmative, l'indication qu'elle fournit constitue une définition et tous les prix applicables à la marchandise dénommée sont applicables également à la marchandise présentée. La graine de cameline est-elle comprise dans telle ou telle désignation des tarifs ? Oui, dans la désignation « graines oléagineuses » des tarifs généraux et dans la désignation « graines oléagineuses autres » du tarif spécial de petite vitesse n° 2 P.-L.-M. (V. n° 813) : les prix prévus par ces tarifs pour ces marchandises sont donc applicables à la graine de cameline.

Que si la réponse à la question qui vient d'être indiquée était négative, il y aurait lieu de s'en poser une deuxième : puisque la marchandise présentée n'est comprise dans aucune des désignations des tarifs, *quelle est celle de ces désignations dont elle se rapproche le plus ?* La réponse fournira une assimilation, tombant sous le coup de l'article 45, et qui consistera uniquement à ranger, *par analogie*, dans l'une des classes du tarif du cahier des charges et dans l'une des séries du tarif général, des marchandises vraiment nouvelles, ne se trouvant comprises dans aucune des dénominations de ces tarifs ; mais cette assimilation ne pourra se faire au point de vue des tarifs spéciaux, parce que ceux-ci sont des exceptions dont l'application est restreinte aux cas limitativement prévus (1).

Dans ces conditions l'application dudit article 45 ne présente plus aucune difficulté ; l'assimilation, dit-il, pourra être réglée provisoirement par la compagnie, et ultérieurement, à titre définitif, par le ministre : la compagnie est donc dégagée dans ce cas des règles ordinaires ; les pouvoirs du ministre lui sont provisoirement dévolus ; elle peut *régler* les assimilations (qui d'ailleurs se présentent très rarement avec leur véritable caractère) ; ces assimilations, et l'application des tarifs qui en sera la conséquence, seront bonnes et valables jusqu'à ce que le ministre ait statué.

La compagnie prévient-elle l'Administration, se demande Lamé Fleury, aussitôt qu'elle a réglé provisoirement une assimilation ? Qu'importe à l'expéditeur, pourvu que cette assimilation, quoique provisoire, soit valable, et que le bénéfice ne puisse lui en être ultérieurement retiré ? Or elle l'est ; l'article 45 l'affirme ; en donnant à la

---

(1) Cass. civ. 15 juill. 1897 (Ch. de fer d'Orléans c. Gril) et 25 nov. 1901 déjà cité n° 289, p. 189, note 2.

compagnie le pouvoir de régler provisoirement les assimilations, il a eu précisément en vue le cas où une solution immédiate serait nécessaire, et il n'a pu vouloir que les décisions ultérieures du ministre soient susceptibles d'avoir un effet rétroactif.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, le « dualisme ambigu » signalé par Lamé Fleury disparaît également, car si une contestation s'élève entre l'expéditeur et la compagnie au sujet d'une assimilation, ce n'est pas devant l'autorité judiciaire, mais devant le ministre des travaux publics, maître de la décision à prendre, que le différend doit être porté. En matière d'assimilation, l'autorité judiciaire est seulement compétente, après décision, pour assurer l'exacte application de celle-ci; mais en matière de définition il lui appartient d'apprécier, par exemple, comme dans l'arrêt du 19 juin 1866 cité plus haut, qu'en fait les choux-fleurs rentrent dans la désignation de *légumes frais*, et que le mot *choux* employé par la classification générale visait exclusivement les choux communs.

Mais les questions de cette nature ne se sont jamais posées avec netteté devant les tribunaux, et c'est pourquoi Lamé Fleury peut constater avec raison que ceux-ci ont souvent statué « sans se préoccuper autrement de la classification, de la sérification, des articles 42 et 45 du cahier des charges ».

### 816. Certaines décisions méritent cependant d'être analysées.

I. — Une compagnie ayant prétendu taxer comme *lingerie* des « balles de draps, couvertures, serviettes, toiles à matelas et autres articles de literie, dans un état de vétusté plus ou moins avancé », tandis que l'expéditeur réclamait la taxe plus réduite applicable à la friperie, le tribunal, conformément aux conclusions d'une expertise qu'il avait ordonnée, statua en ces termes :

« Par *friperie* on entend les habits ou objets mobiliers qui ont servi à d'autres personnes et qui sont fripés et usés et mis au rebut par la personne qui en a déjà fait usage, même pouvant encore être utilisés à un emploi analogue par les nouveaux acheteurs. Cette appréciation de la friperie est applicable aux balles en litige (1). »

Cette décision est excellente, dans la forme aussi bien qu'au fond : la friperie comprend telles choses; les marchandises litigieuses sont donc comprises dans la friperie. C'est exactement ce que la circulaire de 1899 appelle une « définition ».

(1) Trib. com. Seine, 21 mars 1861; *ex* LAMÉ FLEURY, *op. cit.* (*supra*, 142, p. 70, note), p. 346.

II. — Mais voici un autre jugement du même tribunal, qui, quoique juste au fond, n'est pas aussi bien motivé :

« L'application des tarifs dépend de la nature propre des marchandises et non pas de l'usage, plus ou moins variable, auquel elles peuvent être destinées. »

Ce premier attendu était bien applicable *en l'espèce*, mais le tribunal lui a donné un caractère trop général : il est des cas, en effet, où l'application des tarifs dépend non seulement de la nature des marchandises, mais encore de l'usage auquel elles sont destinées.

« La nature propre de la mélisse », continue le jugement, « est d'être une plante médicinale, dont les feuilles seules peuvent être employées... »

« Il ne suffit pas qu'un destinataire fasse servir les feuilles de mélisse à la fabrication de l'absinthe, pour *assimiler* la mélisse à ce dernier produit ou à la badiane, à la coriandre, dont fait usage aussi ce destinataire pour la même fabrication. Les feuilles de mélisse n'en ont pas moins un caractère médicinal. »

« La mélisse, soit entière, soit en tiges ou en feuilles, n'est pas spécialement dénommée au tarif général. Dans ces conditions, il échet de la classer dans une catégorie s'en rapprochant le plus; la série des marchandises avec lesquelles elle a le plus d'analogie est celle des plantes médicinales (1). »

Le défaut de cette décision est surtout dans l'impropriété des termes qu'elle emploie. Il n'y avait pas à dire que la mélisse doit être classée dans la série des plantes médicinales parce que c'est la série dont *elle se rapproche* le plus : la mélisse *est* une plante médicinale et rentre par conséquent dans cette désignation (2); par suite, dès l'instant que la mélisse ne figurait pas nommément dans le tarif général, elle devait être taxée, par définition, comme plante médicinale, sans qu'aucune assimilation fût pour cela nécessaire. On pouvait ajouter, comme l'a fait le tribunal en employant encore des termes impropres, que l'usage, plus ou moins variable, auquel une marchandise est destinée, ne peut en changer la nature et *transformer* la mélisse, en badiane ou en coriandre.

III. — On citera enfin un arrêt de la chambre civile, cassant un jugement, en date du 8 juillet 1876, par lequel le tribunal de commerce de Bordeaux avait décidé que le prix déterminé par la 2<sup>e</sup> classe,

---

(1) Trib. com. Seine, 22 juin 1901 (Veil-Picard c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

(2) *N. B.* — Les « plantes médicinales » ne figurent pas dans la classification générale actuellement en vigueur; elles sont comprises dans la désignation « Herboristerie ».

4<sup>e</sup> série du tarif général, était inapplicable au transport litigieux, « par la raison que les colis, étant désignés, dans les lettres de voiture, sous la dénomination de chiffons pour engrais, auraient dû être taxés suivant la série spéciale qui comprend les engrais non dénommés » (V. n<sup>o</sup> 1137).

« Lesdits chiffons n'eussent pu être ainsi déclassés qu'autant que le jugement eût constaté que cette marchandise avait perdu sa nature propre et ses qualités caractéristiques, et ne pouvait pas être employée suivant son usage habituel, mais seulement pour la destination d'engrais.

« La simple énonciation dans les lettres de voiture, de cette destination particulière, ne pouvait suffire pour établir la transformation de cette marchandise et la faire passer dans une catégorie à laquelle elle n'appartenait pas elle-même (1). »

Dans ce cas encore il s'agissait d'une définition, et il appartenait bien au juge du fait de décider si la marchandise transportée rentrait, malgré les termes de la lettre de voiture, dans la catégorie des *chiffons*, ou si elle pouvait, à raison de sa nature, être comprise parmi les *engrais*; mais le tribunal a eu le tort de baser sa décision uniquement sur les énonciations de la lettre de voiture, sans répondre aux allégations d'inexactitude opposées par la compagnie.

#### B. — Prix de transport, conditions d'application et frais accessoires.

(Chapitre premier, sections II et III, des Tarifs généraux P. V.)

817. Article 3 : calcul des taxes. — 818. Prix du tarif général sur les grands réseaux. — 819. Articles 4 et 5 : colis de faible poids. — 820. Article 6 : taxation des colis contenant des marchandises assujetties à des prix différents. — 821. Taxation des expéditions composées de colis contenant chacun des marchandises assujetties à des prix différents. — 822. Article 7 : minimums de perception. — 823. Articles 8, 10 et 11 : objets de valeur, objets de faible densité et matières dangereuses. — 824. Article 9 : monnaies de billon. — 825. Article 12 : masses indivisibles (limites de poids). — 826. Taxation de ces masses. — 827. Règles diverses les concernant. — 828. Articles 13 à 16 : frais accessoires.

817. D'après l'article 3 des tarifs généraux de petite vitesse « le prix à percevoir par tonne, pour le transport des marchandises à petite vitesse, est la somme des taxes des parcours partiels formant sans interruption le trajet total, calculées conformément au tarif fixé pour chaque parcours partiel ».

La forme, d'apparence un peu compliquée, de ce texte, est jus-

(1) Cass. civ. 2 janv. 1878 (Ch. de fer du Midi c. Albouy).

tifiée par cette circonstance que les divers barèmes applicables aux six séries sont des barèmes belges, qui divisent les parcours en un certain nombre de tronçons, auxquels s'appliquent des bases différentes.

Ainsi les bases des barèmes des cinq premières séries sont, sur le réseau d'Orléans, les suivantes :

PARCOURS TAXÉS	NUMÉROS DES SÉRIES				
	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>
1 <sup>er</sup> parcours partiel jusqu'à 100 kil. . . .	» 16	» 14	» 12	» 10	» 08
2 <sup>e</sup> — du 101 <sup>e</sup> au 300 <sup>e</sup> kil. . . .	» 15	» 13	» 11	» 09	» 07
3 <sup>e</sup> — du 301 <sup>e</sup> au 500 <sup>e</sup> kil. . . .	» 14	» 12	» 10	» 08	» 06
4 <sup>e</sup> — du 501 <sup>e</sup> au 600 <sup>e</sup> kil. . . .	» 13	» 11	» 09	» 07	» 05
5 <sup>e</sup> — du 601 <sup>e</sup> au 700 <sup>e</sup> kil. . . .	» 12	» 10	» 08	» 06	» 04
6 <sup>e</sup> — du 701 <sup>e</sup> au 800 <sup>e</sup> kil. . . .	» 11	» 09	» 07	» 05	» 03
7 <sup>e</sup> — du 801 <sup>e</sup> au 900 <sup>e</sup> kil. . . .	» 10	» 08	» 06	» 04	» 03
8 <sup>e</sup> — du 901 <sup>e</sup> au 1 000 <sup>e</sup> kil. . . .	» 09	» 07	» 05	» 04	» 03
9 <sup>e</sup> — du 1 001 <sup>e</sup> au 1 100 <sup>e</sup> kil. . . .	» 08	» 06	» 05	» 04	» 03
10 <sup>e</sup> — à partir du 1 101 <sup>e</sup> kil. . . .	» 07	» 06	» 05	» 04	» 30

En appliquant l'article 3, ces bases donnent, par exemple pour une marchandise de la quatrième série transportée à 630 kilomètres :

1 <sup>er</sup> parcours partiel, 100 kilomètres à	0 <sup>f</sup> 10 . . . . .	10 <sup>f</sup> »
2 <sup>e</sup> — — 200 —	0 09 . . . . .	18 »
3 <sup>e</sup> — — 200 —	0 08 . . . . .	16 »
4 <sup>e</sup> — — 100 —	0 07 . . . . .	7 »
5 <sup>e</sup> — — 30 —	0 06 . . . . .	1 <sup>f</sup> 80
Totaux: 630 kilomètres . . . . .		52 <sup>f</sup> 80

818. On a vu, n° 811, que la classification du cahier des charges et la sérification des tarifs généraux sont actuellement uniformes sur tous les grands réseaux; les prix du cahier des charges, sauf l'exception indiquée n° 268, page 177, note 1, sont également les mêmes; mais les prix des tarifs généraux présentent sur les divers réseaux des différences parfois assez sensibles.

On s'en rendra compte en parcourant les tableaux ci-après, sur lesquels ont été portés les prix applicables, pour une certain nombre de distances, à une tonne de marchandise de chacune des six séries.

DISTANCES en kilomètres	RÉSEAUX (1)						
	État		Est	Midi	Nord	Orléans	P.-L.-M.
	ancien réseau	Ouest					
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
<i>Première série</i>							
100	15 »	16 »	16 »	16 »	16 »	16 »	16 »
200	28 »	31 »	31 »	32 »	31 »	31 »	31 »
300	39 »	46 »	46 »	48 »	46 »	46 »	46 »
500	65 »	72 »	74 »	78 »	—	74 »	74 »
750	—	93 50	—	110 »	—	104 50	104 50
1 000	—	—	—	—	—	129 »	129 »
<i>Deuxième série</i>							
100	13 »	14 »	14 »	14 »	14 »	14 »	14 »
200	24 »	27 »	27 »	28 »	27 »	27 »	27 »
300	33 »	40 »	40 »	42 »	39 »	40 »	40 »
500	55 »	62 »	64 »	67 »	—	64 »	64 »
750	—	80 »	—	92 50	—	89 50	89 50
1 000	—	—	—	—	—	109 »	109 »
<i>Troisième série</i>							
100	11 50	12 »	11 »	13 »	12 »	12 »	12 »
200	21 »	23 »	21 »	26 »	23 »	23 »	23 »
300	30 »	34 »	31 »	38 50	33 »	34 »	34 »
500	50 »	52 »	49 »	60 »	—	54 »	54 »
750	—	65 50	—	77 50	—	74 50	74 50
1 000	—	—	—	—	—	89 »	89 »
<i>Quatrième série</i>							
100	9 50	10 »	10 »	12 »	10 »	10 »	10 »
200	17 »	19 »	19 »	24 »	19 »	19 »	19 »
300	24 »	28 »	28 »	35 »	27 »	28 »	28 »
500	40 »	42 »	44 »	51 »	—	44 »	44 »
750	—	55 »	—	64 50	—	59 50	59 50
1 000	—	—	—	—	—	70 »	70 »
<i>Cinquième série</i>							
100	6 »	8 »	8 »	10 »	8 »	8 »	8 »
200	11 »	15 »	15 50	19 »	15 »	15 »	15 50
300	15 »	22 »	19 50	26 50	21 »	22 »	19 50
500	25 »	33 »	27 50	38 50	—	34 »	27 50
750	—	41 50	—	49 »	—	44 50	37 50
1 000	—	—	—	—	—	52 »	47 50
<i>Sixième série</i>							
100	5 »	5 »	5 »	5 »	5 »	5 »	5 »
200	9 »	8 50	8 50	8 50	8 50	8 50	8 50
300	12 »	12 »	12 »	12 »	12 »	12 »	12 »
500	20 »	18 »	18 »	18 »	—	18 »	18 »
750	—	24 75	—	24 75	—	24 75	24 75
1 000	—	—	—	—	—	31 »	30 50

(1) Les prix sont calculés, sur les barèmes annexés aux tarifs des divers réseaux, jusqu'aux distances ci-après : État (ancien), 600 kilomètres; État (Ouest racheté), 800; Est, 500; Midi, 800; Nord, 300; Orléans, 1 200; P.-L.-M., 1 100.

**819.** Les *articles 4 et 5* règlent les transports de colis d'un poids ne dépassant pas 40 kilos ; ces deux articles sont ainsi conçus :

« ART. 4. — Les prix fixés à l'article précédent ne sont applicables qu'aux paquets ou colis pesant isolément plus de 40 kilos.

« ART. 5 (*Article 1<sup>er</sup>, § 5, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898*). — Les paquets ou colis pesant isolément 40 kilos et au-dessous sont taxés à 25 centimes par tonne et par kilomètre, quelle que soit la série à laquelle ils appartiennent, sans que la taxe puisse, en aucun cas, être supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilos.

« Toutefois, les prix des tarifs ordinaires (généraux ou spéciaux) sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilos, d'objets envoyés par une même personne à une même personne ; dans le cas où le tarif appliqué à l'un des colis ainsi groupés comporte des délais supplémentaires, ces délais régiront l'envoi tout entier.

« Le bénéfice de la disposition énoncée à l'alinéa précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis. »

Si ces articles diffèrent un peu, dans leur texte, des dispositions correspondantes des articles 14, 15 et 15 *bis* des tarifs généraux de grande vitesse (V. n<sup>o</sup> 719 et suiv.), leur esprit et leur application sont sensiblement les mêmes.

Ils ne donnent lieu à aucune observation particulière.

**820.** L'*article 6* renferme au contraire une disposition qu'on n'avait pas rencontrée dans les tarifs généraux de grande vitesse : il a paru, sans doute, qu'elle y serait sans utilité, étant donné que les articles de messagerie et les denrées ne sont pas habituellement placés dans un même colis.

D'après cet article, tout paquet ou colis qui contient des marchandises appartenant à des séries différentes de la classification générale, doit être taxé « d'après le prix de la série la plus élevée, à moins que l'expéditeur ne justifie de la nature et du poids des objets transportés, auquel cas ces marchandises sont taxées séparément suivant la série à laquelle elles appartiennent » (V. n<sup>os</sup> 918 et 922).

Les justifications prévues par cet article ne peuvent être autre chose que la mention, dans la déclaration d'expédition, de la nature et du poids afférents à chaque sorte de marchandise de série différente : le chemin de fer reste libre, suivant les règles ordinaires, de



s'assurer de l'exactitude de cette déclaration en exigeant l'ouverture des colis (V. n° 225 et suivants).

**821.** L'article 6 reconnaissant à l'expéditeur le droit de placer dans un même colis des marchandises de série différente, qui seront taxées séparément, suivant la série à laquelle elles appartiennent, pourvu qu'il en indique la nature et le poids, il doit en être de même, *a fortiori*, de toute expédition composée de colis dont le poids individuel serait mentionné sur la déclaration d'expédition, et qui contiendraient, chacun, des marchandises de nature différente.

**822.** L'article 7, conforme aux dispositions correspondantes de l'article 42 du cahier des charges, indique :

1° Que la perception des prix se fera par fraction indivisible de 10 kilos;

2° Que, quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception sera de 40 centimes par expédition, « frais de chargement, de déchargement et de gare compris » (V. n° 767, *in fine*).

**823.** Les articles 8, 10 et 11 reproduisent les parties du tarif exceptionnel concernant le transport à petite vitesse des marchandises ou objets qui sont ci-après indiqués.

ART. 8. — Plaqué d'or ou d'argent, mercure, broderies, dentelles, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art, etc.) (*supra*, n° 294).

ART. 10. — Marchandises ne pesant pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube (*supra*, n° 286). Cet article se complète du renseignement suivant, dont on a pu constater plus haut l'exactitude matérielle : « Les marchandises susceptibles d'être taxées moitié en sus figurent avec une astérisque dans la classification générale. »

ART. 11. — Matières inflammables ou explosibles et matières dangereuses, vénéneuses ou infectes (*supra*, n° 291). Suit également cette indication : « Les matières inflammables ou explosibles et les matières dangereuses susceptibles d'être taxées avec la majoration prévue par le présent article, figurent avec deux astérisques dans la classification générale. »

**824.** L'article 9 contient une disposition semblable à celle ajoutée à l'article 16 des tarifs généraux de grande vitesse (V. n° 723) : « Les monnaies de billon sont considérées comme marchandises et taxées au poids (Voir la 1<sup>re</sup> série du tarif général). »

Le renvoi entre parenthèses ne figure pas dans les tarifs généraux

de grande vitesse où il n'aurait évidemment que faire; il consacre ici le classement des monnaies de billon dans la première série.

**825.** L'article 12 ne se différencie pas, dans son économie générale, de l'article 23 des tarifs généraux de grande vitesse (V. n° 747); les observations présentées nos 748 et 749 lui sont applicables; mais il existe, pour le transport à petite vitesse des masses indivisibles et des objets « de dimensions exceptionnelles », des tarifs spéciaux (Chap. I des tarifs P. V. nos 29 et 129; V. n° 863) dans lesquels sont indiquées les dimensions que doivent avoir les objets pour que les taxes desdits tarifs leur soient applicables.

Les limites de poids imposées aux transports à petite vitesse, pour les masses indivisibles, sont naturellement beaucoup moins restreintes que celles régissant les transports à grande vitesse; tandis que ces derniers ne sont obligatoirement acceptés que jusqu'à 8 000 kilos, les transports aux conditions des tarifs généraux de petite vitesse doivent être acceptés jusqu'à 20 tonnes au moins.

**826.** Les taxes sont celles du tarif ordinaire, majorées de 50 % pour les masses indivisibles de 3 000 à 5 000 kilos, et doublées pour les masses d'un poids supérieur à 5 000 kilos jusqu'à 20 000; au delà de ce poids, et aussi pour les « objets dont les dimensions excèdent celles du matériel », on procède comme pour les expéditions à grande vitesse d'un poids supérieur à 8 000 kilos (V. n° 747).

Une clause spéciale ajoute que pour les masses indivisibles de plus de 10 000 kilos jusqu'à 20 000, le prix ne doit pas être inférieur à 25 centimes par tonne et par kilomètre.

**827.** De même que l'article 23 des tarifs généraux de grande vitesse, l'article 12 des tarifs généraux de petite vitesse stipule que le chargement et le déchargement des masses pesant plus de 5 000 kilos devront être faits « par les soins et aux risques et périls de l'expéditeur ou du destinataire, dans toutes les gares d'expédition ou de destination où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante » pour cette manutention.

Cet article ajoute, en outre, les dispositions suivantes :

1° « Les compagnies conservent toute liberté pour refuser le transport des masses indivisibles et des objets de longueur ou de largeur exceptionnelles, si ce transport leur paraît constituer une cause de danger pour la sécurité. »

2° « Les frais exceptionnels d'agencement, sur les wagons, des masses indivisibles pesant plus de 8 000 kilos et des objets dont les dimen-

sions excèdent celles du matériel, sont à la charge des expéditeurs, à moins qu'une disposition laissant ces frais à la charge de la compagnie, ne résulte explicitement des tarifs auxquels ces masses ou ces objets peuvent être soumis. » L'agencement par les expéditeurs devient ainsi la règle générale pour les transports de cette catégorie.

3° « Pour les masses indivisibles pesant plus de 10 000 kilos, ainsi que pour les objets de 19<sup>m</sup> 50 à 26 mètres de longueur, l'expéditeur est tenu de faire connaître, au moins dix jours à l'avance, à la gare expéditrice, la nature, le poids et les dimensions des marchandises, ainsi que leur destination. »

**828.** Les *articles 13 à 16*, concernant les frais accessoires applicables aux transports de marchandises, ne contiennent aucune disposition autre que celles de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, tel qu'il résulte des modifications qui y ont été apportées depuis.

ART. 13. — *Enregistrement*; article 12 de l'arrêté (V. n° 322).

ART. 14. — 1° *Manutention*; article 13 de l'arrêté (*supra*, n° 341);  
2° *Transmission et transbordement*; article 15 de l'arrêté (*supra*, n° 351);  
3° *Location au public des grues et appareils de levage*; article 14 de l'arrêté (*supra*, n° 403).

ART. 15. — *Pesage*; article 16 de l'arrêté (*supra*, n° 325).

ART. 16. — *Magasinage*; article 18 de l'arrêté (V. n° 366).

## § 2. — Voitures, animaux, matériel roulant.

(Chapitres II et III des Tarifs généraux P. V.)

829. Article 17 : prix de transport pour les *voitures ordinaires*. — 830. Article 18 : prix de transport pour les *voitures de déménagement*. — 831. Il n'est pas admis de voyageurs dans les voitures transportées à petite vitesse. — 832. Article 20 : du gabarit. — 833. Article 21 : prix de transport pour les animaux. — 834. Animaux de faible poids, en caisses. — 835. Transport des personnes accompagnant des animaux. — 836. Article 22 : animaux de valeur. — 837. Article 23 : animaux dangereux. — 838. Article 24 : chiens et petits animaux. — 839. Article 25 : des gares qui peuvent recevoir des voitures, chevaux et bestiaux. — 840. Article 31 : matériel roulant. — 841. Remarque sur la nomenclature de l'article 31. — 842. Remarque sur les taxes applicables au matériel roulant. — 843. Articles 26 à 30 : frais accessoires pour les voitures et les animaux. — 844. Articles 32 à 35 : frais accessoires pour le matériel roulant sur rails.

829. L'article 17, après avoir appliqué aux voitures en général des prix identiques (1) à ceux prévus par le cahier des charges

(1) Sauf sur le réseau de l'État (ancien), où les prix du tarif général P. V. sont inférieurs à ceux du cahier des charges.

(V n° 272), ajoute deux dispositions analogues à celles dont on a parlé n° 750, à propos de l'article 30 des tarifs généraux de grande vitesse; mais la taxe au poids se calcule, en petite vitesse, d'après les prix de la première série du tarif général, tandis qu'en grande vitesse le calcul se fait d'après les prix applicables aux articles de messagerie. Les observations à présenter seraient ici exactement les mêmes que celles formulées à l'occasion de la grande vitesse, n° 751.

830. L'article 18 reproduit sans modification, y compris les taxes (1), les dispositions du tarif du cahier des charges concernant les voitures de déménagement à vide ou chargées (V. n° 277).

831. L'article 19 avertit qu' « il n'est pas admis de voyageurs dans les voitures expédiées par les trains de petite vitesse »: cette remarque, à cause de la faculté accordée aux expéditeurs de voitures à grande vitesse de prendre place dans leurs propres véhicules, chargés sur wagons (V. nos 272 et 750).

832. L'article 20 est identique à l'article 31 des tarifs généraux de grande vitesse; il donne lieu aux mêmes remarques (V. n° 752) en ce qui concerne l'obligation, pour les chemins de fer, d'accepter les voitures ou tout autre objet qui, convenablement placé sur wagon, peut librement passer dans le gabarit.

833. L'article 21, qui fixe les prix de transport applicables à certains animaux, ne présente pas de différences, dans son ensemble, sur l'article 33 des tarifs généraux de grande vitesse (V. n° 755); mais les prix qu'il indique, au lieu d'être, comme ceux de la grande vitesse, inférieurs de 20 à 25 % au maximum prévu par le cahier des charges, sont exactement égaux à ce maximum: 10 centimes, 4 centimes et 2 centimes, par tête et par kilomètre, respectivement pour chacune des trois catégories d'animaux (V. n° 267).

834. Le mode de taxation sur le double du poids brut institué par l'article 33 des tarifs de grande vitesse en faveur des animaux en caisses dont le poids, emballage compris, ne dépasse pas 150 kilos par colis, se retrouve dans ce même article 21; la taxe est seulement établie non d'après le barème des articles de messagerie, qui est évidemment inapplicable, mais d'après celui de la première série de la classi-

---

(1) Observation semblable à celle de la note précédente.

fication générale. Par suite l'exemple utilisé n° 756 donnerait, appliqué à la petite vitesse, les résultats consignés ci-après.

La taxe pour deux moutons transportés à une distance de 500 kilomètres et payant à la tête, serait, manutention comprise (V. nos 267, 833, 345 et 339) :

$$(0^f 02 \times 500 + 0^f 20) \times 2 = 20^f 40$$

Pour huit agneaux cette somme se trouverait quadruplée :

$$(0^f 02 \times 500 + 0^f 20) \times 8 = 81^f 60$$

Les mêmes animaux, placés dans une caisse pesant brut 150 kilos, devraient payer, sur le double de ce poids, les prix de la première série du tarif général (V. le tableau de la page 549) augmentés de 1<sup>f</sup> 50 pour frais de manutention (V. nos 828 et 341), savoir :

Sur l'État (ancien), à 65 <sup>f</sup> + 1,50 = 66 <sup>f</sup> 50 par tonne. . . . .	19 <sup>f</sup> 95
Sur l'État (Ouest racheté), à 72 <sup>f</sup> + 1,50 = 73 <sup>f</sup> 50. . . . .	22 <sup>f</sup> 05
Sur l'Est, l'Orléans et le Paris-Lyon-Méditerranée, à 74 <sup>f</sup> + 1,50 = 75 <sup>f</sup> 50 . . . . .	22 <sup>f</sup> 65
Enfin sur le Midi, à 78 <sup>f</sup> + 1,50 = 79 <sup>f</sup> 50. . . . .	23 <sup>f</sup> 85

Les observations formulées sous le numéro 756 s'appliquent donc aussi bien à la petite qu'à la grande vitesse; il convient même de remarquer que la taxe à la tête des tarifs généraux de petite vitesse étant égale à celle du tarif du cahier des charges (V. n° 833), celle-ci se trouve dépassée toutes les fois que le calcul établi sur le double du poids brut emballage compris, donne un chiffre supérieur au montant de la taxe à la tête.

Raison de plus pour en conclure, comme on l'a fait à la fin dudit n° 756, que la taxe à la tête doit être un maximum.

**835.** On a signalé comme paraissant d'une utilité contestable, n° 757, la clause d'après laquelle « les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les voitures de la compagnie et paient les places qu'elles occupent »; la même clause se retrouve en termes différents dans l'article 21 des tarifs généraux de petite vitesse : « Les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les wagons de la compagnie, en se conformant aux règlements en vigueur, et paient le prix des places de 3<sup>e</sup> classe. »

Il serait bien difficile de préciser l'exacte portée de cette clause.

Elle semble consacrer le droit, pour l'expéditeur, d'accompagner ou de faire accompagner ses animaux, en montant non dans des

voitures à voyageurs, mais dans des wagons à marchandises, tout en payant cependant le prix des places de 3<sup>e</sup> classe. Tout cela est peu clair et très discutable : le texte est à cet égard insuffisamment explicite, et il résulte de son obscurité que les expéditeurs sont un peu, sous ce rapport, à la discrétion des administrations exploitantes. Les tarifs spéciaux s'expliquent, heureusement, de façon beaucoup plus nette (V. n° 1039 et suivants).

**836.** L'article 22, concernant les animaux d'une valeur supérieure à 5 000 francs par tête, est semblable à l'article 35 des tarifs généraux de grande vitesse (*supra*, n° 759) et donne lieu aux mêmes observations.

**837.** L'article 23 est la simple reproduction de la partie du tarif exceptionnel qui vise le transport à petite vitesse des animaux « pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales » (V. n° 292).

**838.** L'article 24, analogue à l'article 36 des tarifs généraux de grande vitesse (*supra*, n° 760), stipule que la taxation en petite vitesse de certains animaux remis en cages ou paniers, sera faite aux prix de la première série de la classification générale et sur le double du poids cumulé des animaux et de leur emballage.

Il mentionne, à titre indicatif, comme pouvant être transportés à ces conditions, les « chats, cochons d'Inde, écureuils, lapins, oiseaux et singes ». Quant aux chiens, non seulement ils ne figurent pas dans cette nomenclature, mais l'article a soin d'ajouter : « Les chiens, lors même qu'ils sont expédiés en cages, ne peuvent être transportés qu'en grande vitesse (Voir le tarif général de la grande vitesse). »

Cette prohibition est une conséquence du silence du cahier des charges au sujet du transport des chiens à petite vitesse; mais, ainsi qu'il a été déjà dit n° 265, cette conséquence n'est pas rigoureuse, et, d'autre part, la disposition ci-dessus énoncée de l'article 24 ne peut avoir un caractère réglementaire. On verra d'ailleurs plus loin certains tarifs spéciaux prévoir plus ou moins directement le transport des chiens dans des trains de petite vitesse (V. n° 1039, p. 683, note 1, et 1069, p. 695, note).

**839.** L'article 25, comme l'article 37 des tarifs généraux de grande vitesse (V. n° 763), fait connaître en premier lieu que « le transport des voitures, chevaux et bestiaux n'est accepté qu'aux stations et pour les stations pourvues de quais d'embarquement ». Rien de plus naturel.

Mais il ajoute, ce qui se comprend moins, que « ces stations seront indiquées soit par des affiches spéciales, soit par des affiches destinées à faire connaître au public l'ordre de service des trains »; puis : « Celles qui sont dès à présent ouvertes au transport des voitures, chevaux et bestiaux, tant au départ qu'à l'arrivée, sont indiquées, en outre, à la nomenclature des gares et stations par ordre alphabétique »; enfin ce renseignement incontestablement superflu : « L'Administration supérieure se réserve de déterminer les stations où devront être établis des quais d'embarquement pour les voitures, chevaux et bestiaux. »

Une liste dûment homologuée et publiée suivant les formes ordinaires serait assurément bien préférable aux affiches que cet article promet en termes vagues, et auxquelles il n'attribue que fort indirectement un caractère officiel et obligatoire.

D'autre part, la phrase relative aux droits que « l'Administration supérieure se réserve » ne paraît guère à sa place dans les tarifs, qui émanent, ainsi qu'on l'a vu nos 260 et 416, non de l'Administration supérieure, mais des administrations de chemins de fer. Loin d'éclairer le lecteur, une telle mention ne peut que le troubler et jeter la confusion dans son esprit.

840. L'article 31 est ainsi conçu :

« Les prix maxima à percevoir pour le transport du matériel roulant en petite vitesse sont fixés comme suit :

« Excavateurs roulant sur rails, pesant 18 tonnes au plus . . . . .	3 <sup>f</sup> »	
« Locomotives pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi) . . . . .		
« Excavateurs roulant sur rails, pesant plus de 18 tonnes . . . . .	3 75	Par pièce et par kilomètre.
« Locomotives pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi) . . . . .		
« Grues roulant sur rails . . . . .	1 50	
« Tenders pesant de 7 à 10 tonnes . . . . .	2 25	
« Tenders pesant plus de 10 tonnes . . . . .	0 15	
« Wagons ou chariots pouvant porter de 3 à 6 tonnes . . . . .	0 20	
« Wagons ou chariots pouvant porter plus de 6 tonnes . . . . .		Par essieu et par kilomètre.»
« Voitures à voyageurs ou fourgons à bagages, à deux ou plusieurs essieux . . . . .	0 10	

841. Les parties qu'on a imprimées en italique dans le texte ci-dessus, sont celles qui reproduisent les dispositions correspondantes du cahier des charges (*supra*, n° 271). Les prix applicables aux objets ainsi désignés sont égaux à ceux du tarif maximum.

Les autres dénominations, imprimées en caractères romains, se rapportent à des objets que le tarif du cahier des charges n'avait point prévus; toutefois, la dernière, « voitures à voyageurs ou fourgons à bagages », pouvait être considérée comme rentrant dans la catégorie des « wagons ou chariots », ce qui aurait eu pour résultat d'abaisser dans un grand nombre de cas le montant des prix fixés par le tarif général : il existe, en effet, de nombreuses voitures et de nombreux fourgons à trois essieux; les véhicules à bogies en ont même quatre, quelquefois davantage; et, lorsqu'il en est ainsi, les taxes sont bien supérieures à celle de 20 centimes, prévue par le cahier des charges pour les plus grands wagons.

842. Les dispositions de l'article 42 du cahier des charges relatives au péage minimum exigible pour les machines locomotives et les véhicules roulant sur rails, ne sont pas reproduites dans les tarifs généraux; elles ne peuvent avoir à jouer qu'entre administrations de chemins de fer, et sont par suite sans aucun intérêt pour le public expéditeur.

On aurait pu soutenir peut-être que ces dispositions étaient susceptibles d'être invoquées par les expéditeurs qui, étant propriétaires de wagons spéciaux, les font immatriculer et admettre à la circulation sur les divers réseaux; mais, d'une part, il paraît à peu près certain que les auteurs du cahier des charges n'ont pas eu en vue ce cas-là; d'autre part, si l'on avait admis l'application de l'article 42 aux wagons des particuliers, il aurait fallu l'admettre aussi pour leurs locomotives, et l'on se serait ainsi trouvé entraîné à des conséquences peu compatibles avec l'exploitation des voies ferrées, telle qu'elle s'est développée en France.

La circulation, sur les réseaux français, des wagons appartenant à des particuliers fait l'objet de dispositions spéciales qui seront brièvement exposées nos 974 à 976 et 1204 à 1206.

843. Les articles 26 à 30 ne contiennent rien au delà des parties de l'arrêté sur les frais accessoires relatives aux voitures et animaux.

ART. 26. — *Enregistrement*; article 19 de l'arrêté (*supra*, n° 322).

ART. 27. — *Manutention*; article 20 de l'arrêté (*supra*, n° 345).

ART. 28. — *Transmission*; article 21 de l'arrêté (*supra*, n° 350).

ART. 29. — *Magasinage*; article 22 de l'arrêté (*supra*, n° 366).



ART. 30. — Frais accessoires pour les animaux transportés en cages ou paniers; article 23 de l'arrêté.

Cet article 23, dont le texte n'a pas encore été donné, est ainsi conçu :

« Les animaux en caisses, cages ou paniers, transportés et taxés au poids conformément aux dispositions des tarifs homologués, sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les marchandises à petite vitesse. »

Il est, on le voit, tout à fait semblable à l'article 11 du même arrêté, et n'appelle pas d'autres observations que celles formulées n° 765.

844. De même, les *articles 32 à 35* sont une simple reproduction des parties de l'arrêté sur les frais accessoires concernant le matériel roulant sur rails.

ART. 32. — *Enregistrement*; article 24 de l'arrêté (*supra*, n° 322).

ART. 33. — *Manutention*; article 25 de l'arrêté (*supra*, n° 347).

ART. 34. — *Pesage*; article 26 de l'arrêté (*supra*, n° 325).

ART. 35. — *Magasinage*; article 27 de l'arrêté (*supra*, n° 366).

### § 3. — Dispositions diverses.

(Chapitres IV et V des Tarifs généraux P. V.)

845. Articles 36 à 38 : stationnement des wagons dont la manutention est faite par des particuliers; observations. — 846. Caractère des « dispositions générales » qui font l'objet du chapitre V. — 847. Articles 39 à 41 : calcul des taxes. — 848. Article 42 : acceptation des animaux et objets dangereux. — 849. Cet article est sans effet sur la responsabilité des administrations en ce qui concerne le respect des règlements. — 850. Article 43, alinéas 1 et 2 : conditionnement des marchandises. — 851. Article 43, alinéa 3 : marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres. — 852. Il est juste que l'expéditeur soit tenu de remettre ces marchandises par wagon complet. — 853. Cette prescription est d'ailleurs parfaitement légale. — 854. Lorsqu'une marchandise n'est acceptée que « par wagon complet de 4 000 kilos ou payant pour ce poids », le chemin de fer est tenu d'employer des wagons susceptibles de contenir 4 000 kilos de ladite marchandise. — 855. Article 44 : déclaration d'expédition. — 856. Régime des expéditions remises incomplètes. — 857. Renvoi à de précédents chapitres en ce qui concerne les articles 45 (déclarations inexactes), 46 (paiements), 47 (déboursés), 48 (remboursements), 49 (lettres de voiture payables en retour), 50 (récépissés), 51 (délais de transport), 52 (délais de mise à disposition et d'enlèvement), 53 (avis d'arrivée), 56 (camionnage d'office) et 57 (jours fériés). — 858. Renvoi à de précédents numéros en ce qui concerne les articles 54 (avis concernant les manutentions à faire par les particuliers), 55 et 59 (avis de livraison, de souffrance, etc.), 58 (taxes pour la désinfection) et 60 (modification au contrat primitif). — 859. Observation générale.

845. Les *articles 36 à 38* des tarifs généraux de petite vitesse forment à eux seuls le chapitre IV, portant pour titre : « Chargement, déchargement et stationnement des wagons dont la manutention est faite par les particuliers »; ils reproduisent respectivement, sans addi-

tions ni modifications d'aucune sorte, les articles 28 à 30 de l'arrêté sur les frais accessoires et se trouvent ainsi avoir été suffisamment étudiés n° 388 et suivants. On fera toutefois, à leur égard, les quelques remarques ci-après.

Les prescriptions que contiennent ces articles peuvent, de prime abord, paraître assez mal à leur place dans les tarifs généraux, car la manutention des marchandises transportées aux conditions de ces tarifs n'est que très rarement mise à la charge des expéditeurs et des destinataires, et, d'autre part, quant aux wagons appartenant à des particuliers, ils font toujours l'objet de tarifs dénommés spéciaux dans les décisions homologatives et les publications officielles; mais on ne pouvait guère insérer ailleurs ces prescriptions, et il était bon cependant qu'elles fussent portées à la connaissance du public non seulement par les affiches concernant les frais accessoires, mais encore par les tarifs eux-mêmes.

Du reste, s'il est vrai que les expéditeurs et destinataires n'ont que très exceptionnellement à faire la manutention des marchandises transportées aux conditions des tarifs généraux, cela peut cependant se produire quelquefois: par exemple dans les cas prévus par l'article 12 (marchandises pesant plus de 5 000 kilos; V. n° 827), par l'article 23 (animaux dangereux; V. nos 837 et 285), ou par l'article 43 (marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres; V. n° 851).

Enfin, pour ce qui est des wagons appartenant à des particuliers, les réglementations spéciales dont ils font l'objet ne sont pas de véritables tarifs spéciaux au sens technique et juridique du mot (V. n° 1204) et, par ailleurs, ces wagons peuvent être employés, comme les autres, à porter des marchandises pour lesquelles, bien que les conditions du transport doivent être celles des tarifs généraux, la manutention reste à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Il y avait là des raisons suffisantes pour insérer dans les tarifs généraux les parties de l'arrêté sur les frais accessoires qui sont relatives aux manutentions à faire par les particuliers, tant sur leurs propres wagons que sur ceux des administrations de chemins de fer.

846. Le chapitre V, intitulé « Dispositions générales », répond au chapitre IV des tarifs généraux de grande vitesse; comme ce dernier, il est fort important à connaître, et, comme lui, il n'est en somme qu'une paraphrase de l'article 42 du cahier des charges.

847. Les articles 39, 40 et 41 consacrent, pour la petite vitesse, des dispositions analogues à celles des articles 42, 43 et 44 des tarifs généraux de grande vitesse (*supra*, nos 767 et 769).

ART. 39. — *Distances*; le trajet se compte par fraction indivisible de 1 kilomètre et au minimum pour 6 kilomètres.

ART. 40. — *Fractions de poids*; indication du poids de la tonne (1 000 kilos); le poids à taxer se compte par fraction indivisible de 10 kilos.

ART. 41. — *Calcul des taxes*; arrondissement des calculs aux 5 centimes, dans les mêmes conditions que pour les taxes de grande vitesse (V. n° 769).

848. L'article 42, qui n'a pas de correspondant dans les tarifs généraux de grande vitesse, est ainsi conçu :

« Matières inflammables ou explosibles, animaux et objets dangereux. — La compagnie n'accepte le transport des matières inflammables ou explosibles telles que : poudres à feu, fulminates, capsules, artifices, allumettes chimiques, phosphore, éther, etc., et des animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, qu'avec les mesures de précautions prescrites ou à prescrire par l'autorité compétente. »

Cet avis semble au moins inutile : il est évident que les entreprises de transports par voies ferrées sont tenues, aussi bien que les autres, de se conformer aux précautions prescrites par l'autorité compétente.

L'article 42 n'a d'ailleurs aucun caractère contractuel et il paraît destiné simplement à rappeler indirectement aux expéditeurs leurs obligations à l'égard des matières, animaux et objets dangereux.

849. Peut-être aussi les promoteurs de cet article ont-ils pensé dégager par ce moyen la responsabilité des administrations, pour les conséquences des infractions commises par les expéditeurs. Mais l'article 42 est sans effet à ce point de vue : le chemin de fer est toujours responsable des infractions auxquelles il a participé, et il n'en court, au contraire, aucune responsabilité pour les autres.

Les règlements sur le transport des animaux et objets dangereux doivent être connus des employés de chemins de fer aussi bien et mieux même que des autres citoyens; en conséquence, lorsqu'un expéditeur remet au transport, *avec une déclaration sincère et suffisamment explicite*, quelque objet qui tombe sous l'application de ces règlements et pour lequel il n'a pas pris cependant toutes les précautions prescrites, il appartient aux agents du chemin de fer de refuser l'expédition, jusqu'à ce que les prescriptions légales aient été dûment remplies.

S'ils acceptent l'expédition telle quelle, et s'ils en effectuent le trans-

port, ces agents se rendent eux-mêmes coupables d'une contravention, soit pour avoir volontairement fermé les yeux, soit pour avoir négligé de s'assurer que les précautions réglementaires étaient observées.

D'autre part, s'il est résulté du défaut de précautions quelque dommage, la réparation pourra être mise à la charge de l'expéditeur seul, du chemin de fer seul, ou de l'un et de l'autre, suivant que l'un d'eux seulement aura commis la faute cause du dommage ou que tous deux y auront participé (V. n° 76). Dans ce dernier cas, lorsque la perte aura été subie par les délinquants eux-mêmes (avarie de la marchandise pour l'expéditeur, avarie du matériel pour le chemin de fer), chacun d'eux devra la supporter intégralement en ce qui le concerne, car, leur culpabilité étant commune, la responsabilité doit s'appliquer, pour chacun, aux objets qui, lui appartenant, se sont trouvés exposés et ont péri par sa propre faute ou sa propre négligence.

**850.** L'article 43, intitulé « Conditionnement des marchandises », contient tout d'abord deux alinéas identiques aux deux premiers de l'article 47 des tarifs généraux de grande vitesse; il convient de se reporter, pour leur interprétation, aux n°s 771 et 772.

**851.** Cet article comprend en outre la disposition suivante :

« Les marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres marchandises de même nature ou dont le contact pourrait être nuisible, telles que les pommes de terre, la houille, le soufre, etc., ne sont acceptées, *en vrac*, que par wagon complet d'au moins 4 000 kilos, à moins que, la charge étant insuffisante, l'expéditeur ne consente à payer la taxe d'un wagon complet. »

**852.** Cette clause est fort légitime en son principe.

Le voiturier doit rendre intacts les objets mêmes qu'il a reçus; il ne peut donc charger *en vrac* des marchandises susceptibles de détériorer par leur contact les autres marchandises placées sur sa voiture, ou de se confondre avec elles. Dès lors, s'il consent à les transporter, il devra être indemnisé pour le surcroît de dépenses qui lui sera occasionné : aménagements spéciaux ou emploi d'une voiture spéciale.

C'est ce dernier système qui a seul prévalu sur les chemins de fer : dès qu'une marchandise est susceptible de se confondre avec d'autres ou de les détériorer, elle n'est acceptée en vrac que « par wagon complet de 4 000 kilos » ou en payant pour ce poids; il appartient à

l'expéditeur de prendre ses dispositions en conséquence, soit en emballant ses marchandises, soit en attendant d'avoir à en envoyer au même destinataire une quantité suffisante.

853. Cette clause est également fort légale, car elle s'applique forcément à des marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer, à moins qu'elles ne soient expédiées par chargement complet de voiture (V. nos 850 et 771). Le chemin de fer serait donc fondé légalement à les refuser sous tout autre conditionnement, et, s'agissant, dès lors, de transports facultatifs, le cahier des charges ne leur impose plus aucun maximum.

854. Le sens précis de la clause « par wagon complet d'au moins 4 000 kilos ou payant pour ce poids » est, dans l'article 43 des tarifs généraux, assez mal défini.

Les administrations seraient fondées à soutenir que le wagon fourni doit être chargé à *plein*, même si le poids nécessaire pour le remplir est supérieur à 4 000 kilos; elles pourraient soutenir également que si le chargement à plein n'atteint pas le poids de 4 000 kilos la taxe doit quand même être établie sur ce poids minimum.

Dans la pratique, en ce qui concerne le chargement à *plein*, elles se montrent en général peu exigeantes, s'il s'agit surtout d'un cas d'application de l'article 43.

Quant à la prétention de faire payer sur le minimum prévu alors que le wagon fourni n'a pu le contenir, l'Administration supérieure et le comité consultatif des chemins de fer se sont montrés formellement hostiles à cette manière de voir.

« J'ai soumis au comité consultatif des chemins de fer », lit-on dans une circulaire ministérielle du 4 juillet 1888, « les résultats de l'étude à laquelle avait donné lieu, de la part du service du contrôle des divers réseaux, la question de savoir s'il conviendrait de modifier la clause : « par wagon complet de ... kilos » qui figure dans un grand nombre de tarifs spéciaux.

« Tout en reconnaissant que la condition du wagon complet se justifie, en principe, par l'intérêt qui s'attache à l'utilisation complète du matériel de transport, le comité a fait observer qu'elle est beaucoup moins avantageuse pour le commerce que la condition du minimum de tonnage par expédition. La première de ces conditions ne doit donc être admise que dans les cas où la dernière ne saurait être adoptée sans inconvénient sérieux, comme, par exemple, lorsqu'il s'agit de marchandises qui peuvent se confondre avec d'autres de même nature ou dont le contact serait nuisible, ou bien enfin, qui sont généra-

lement chargées en vrac et dont l'expédition se fait par grandes quantités.

« D'autre part, le comité a fait observer que, même alors, la clause n'est acceptable qu'autant que le tonnage indiqué peut être effectivement chargé dans le wagon mis à la disposition de l'expéditeur; car, s'il en était autrement, les réductions de taxes résultant du tarif spécial deviendraient à peu près illusoires.

« Ces observations me paraissant bien fondées, je vous prie de vouloir bien désormais, pour me mettre à même de statuer en connaissance de cause sur ceux de vos tarifs qui stipuleraient la clause dont il s'agit, joindre à chacune de vos propositions un tableau indiquant les catégories de wagons en service dont la capacité serait insuffisante pour recevoir le chargement indiqué. »

Cette circulaire ne vise que les tarifs spéciaux, mais elle peut évidemment être appliquée à l'article 43 des tarifs généraux, en ce qui concerne l'obligation pour les administrations d'employer ou de fournir des wagons susceptibles de recevoir chacun un chargement minimum de 4 000 kilos, de la marchandise susceptible de se confondre avec d'autres et présentée en vrac (V. nos 900 et 915).

**855.** L'article 44, dont le texte a été déjà cité n° 217, ne diffère que très peu de l'article 48 des tarifs généraux de grande vitesse. Les différences qui distinguent ces articles l'un de l'autre ont du reste été signalées nos 775 à 778; les explications concernant les déclarations que doit faire l'expéditeur ont été données en outre, soit n° 779 et suivants, soit page 130 et suivantes, dans le paragraphe spécialement consacré à la déclaration d'expédition, soit enfin dans différentes parties du présent ouvrage dont on trouvera l'indication à la table alphabétique, *verbo* « Déclaration d'expédition ».

**856.** Il n'y a lieu de revenir ici que sur l'alinéa final, ainsi conçu, de l'article 44 des tarifs généraux de petite vitesse :

« Toute expédition qui ne serait pas complétée dans les vingt-quatre heures peut être refusée, et la marchandise renvoyée au domicile de l'expéditeur ou dans un magasin public, à ses frais. »

Cette disposition, qui a passé souvent inaperçue, a cependant, au point de vue juridique, une certaine importance. Venant surtout à la fin de l'article relatif à la déclaration d'expédition, qui doit former le contrat de transport, elle consacre implicitement le principe que même en l'absence de cette déclaration ou si elle a été remise incomplète, un contrat de dépôt, avec promesse éventuelle de transport, se formera

entre le chemin de fer et l'expéditeur, lorsque celui-ci aura laissé sa marchandise en gare sous la garde de celui-là.

Il en est de même si, pour une raison ou pour une autre, c'est le lot des marchandises qui n'est pas complet.

Dans l'un et l'autre cas, l'administration du chemin de fer est responsable comme dépositaire des marchandises laissées, de son consentement, sur ses quais; mais elle n'assume aucune responsabilité à raison du contrat de transport, qui n'est lié que par la tradition effective des objets et de la déclaration correspondante (V. n° 221).

**857.** *L'article 45*, dont le texte a été cité n° 225, ne comporte pas d'autres explications que celles données n° 223 et suivants, au sujet des déclarations inexactes.

Les *articles 46*, « Paiements », *47*, « Déboursés » et *48*, « Remboursements », sont semblables aux articles 50 à 52 des tarifs généraux de grande vitesse (V. n° 780 et suivants).

*L'article 49* confirme les règles posées par l'article 47 pour ce qui concerne les déboursés : « Les compagnies », dit-il, « n'acceptent que pour le coût du timbre (0<sup>f</sup> 70) le débours des lettres de voiture fournies par les expéditeurs. Elles ne sont pas tenues d'accepter les lettres de voiture payables au retour. »

*L'article 50*, premier alinéa, constate les obligations des administrations en ce qui concerne la délivrance des récépissés; il a été longuement traité de ces obligations n° 231 et suivants.

Le même article contient, en outre, relativement au comptage, des dispositions identiques à celles de l'article 53 des tarifs généraux de grande vitesse (V. nos 792 et 793), mais avec référence à l'article 17 de l'arrêté sur les frais accessoires au lieu de l'article 5, ces deux articles concernant l'un la grande, l'autre la petite vitesse.

*L'article 51* s'intitule « Délais de transport » et débute ainsi : « Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse sont expédiés, transportés et livrés, de gare en gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels, dont extraits ci-après... ».

Suivent le texte des articles 6 à 14 de l'arrêté du 12 juin 1866, modifié et complété par divers autres arrêtés, et le texte de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 12 mai 1883. Ces divers articles ont été déjà étudiés, soit numéro 472 et suivants, dans le chapitre consacré aux « Délais pour le contrat d'expédition », soit numéro 794, en commentaire de l'article 54 des tarifs généraux de grande vitesse.

Les *articles 52, 53, 56 et 57* reproduisent les articles 31, 32, 35 et 36 de l'arrêté des frais accessoires, et se rapportent respectivement aux objets ci-après :

- Délais de mise à disposition (1) et d'enlèvement de marchandises (V. n° 367);
- Envoi des avis d'arrivée (V. n° 367);
- Camionnage d'office (V. n° 382);
- Exclusion des jours fériés du calcul des délais de mise à disposition et d'enlèvement (V. n° 367).

Comme on le voit par cette énumération, l'omission signalée n° 795 dans les tarifs généraux de grande vitesse ne s'est pas produite dans ceux de petite vitesse; l'arrêté sur les frais accessoires doit donc recevoir, quand il s'agit de transports de petite vitesse, son application pure et simple.

858. L'article 54, identique à l'article 57 des tarifs généraux de grande vitesse (*supra*, n° 797), n'appelle, dans les tarifs de petite vitesse, aucune observation nouvelle, les avis concernant les manutentions à faire par les particuliers étant soumis dans les deux cas aux mêmes formalités.

Les articles 55 et 59, semblables, eux aussi, aux articles correspondants, 61 et 62, des tarifs généraux de grande vitesse, règlent de même manière les avis de livraison, de souffrance et de majoration de taxes pour magasinage ou stationnement prolongé (V. n° 802 et suivants).

L'article 58 rappelle simplement quel est le montant des taxes dues, d'après l'arrêté sur les frais accessoires, pour la désinfection des wagons ayant servi soit au transport de certains animaux, soit au transport des matières infectes (V. n° 406 et suiv.); il contient, en outre, pour ce qui concerne la désinfection du matériel ayant servi au transport des animaux de basse-cour, une disposition identique à celle dont il a été parlé n° 798.

Enfin, l'article 60 et dernier est identique à l'article 63 des tarifs généraux de grande vitesse (*supra*, n° 806), concernant la procédure que doit obligatoirement observer l'expéditeur pour modifier le contrat primitif.

859. Le petit nombre des observations nouvelles qu'a nécessitées le commentaire qu'on vient de faire des tarifs généraux de petite vitesse est une preuve de l'exactitude de l'assertion qu'on a émise

---

(1) L'article 52 des tarifs généraux de petite vitesse, comme du reste l'article 31 de l'arrêté du 27 octobre 1900 (V. n° 367), est intitulé : « Délais de livraison » ; mais cette expression étant susceptible de recevoir, dans le langage des chemins de fer, un sens tout autre que celui qui lui est donné par ces articles (V. n° 474), il a paru bon, dans un but de précision et de clarté, de la remplacer par celle de « Délai de mise à disposition » (V. n° 372).



n° 667, en disant que les conditions des tarifs généraux étaient sensiblement les mêmes pour la grande et pour la petite vitesse.

Il était inévitable qu'il en fût ainsi, puisque, comme on a eu maintes fois l'occasion de le faire remarquer, les tarifs généraux ne peuvent que reproduire, à peine paraphrasées ou développées, les dispositions du cahier des charges et des arrêtés pris pour régler certains points que ledit cahier des charges ne pouvait régler lui-même.

Aussi peut-on se demander pourquoi les tarifs généraux de grande et de petite vitesse n'ont pas été réunis en un seul texte : rien ne s'y opposait, et ils y auraient certainement gagné en clarté, en même temps que les recherches se seraient trouvées grandement facilitées.

---

## CHAPITRE III

# TARIFS SPÉCIAUX

---

### *Observations préliminaires.*

860. Distinction entre les « conditions générales » et les « conditions particulières » des tarifs spéciaux. — 861. Les « conditions générales » d'application des tarifs spéciaux ne sont jamais applicables que concurremment avec les « conditions particulières » d'un tarif spécial déterminé. — 862. L'application des conditions (générales ou particulières) des tarifs spéciaux est complétée, pour les points qu'elles n'ont pas réglés, par l'application des conditions des tarifs généraux. — 863. Notions sur les tarifs spéciaux P. V. nos 29 et 129. — 864. Division de ce chapitre.

860. On a déjà vu, nos 653 et 654, que l'ensemble des tarifs spéciaux comporte, d'une part, des *conditions générales* qui leur sont applicables à tous, d'autre part, un certain nombre de tarifs distincts, désignés chacun par un numéro d'ordre, et réunissant en un même texte les catégories de transports présentant quelque analogie.

Les *conditions générales d'application des tarifs spéciaux* constituent ainsi, en quelque sorte, le droit commun des transports soumis au régime desdits tarifs : elles leur sont, en principe, applicables, sauf les dérogations et modifications qu'y peuvent apporter les tarifs spéciaux eux-mêmes, ou, pour mieux dire, les *conditions particulières du tarif*, numériquement précisé, applicable à l'expédition qu'on a en vue.

861. Mais, et c'est là une remarque fort importante, les conditions générales d'application des tarifs spéciaux ne contiennent aucune stipulation de prix, et ne peuvent, par conséquent, suffire à déterminer les éléments essentiels de tout contrat de transport : il s'ensuit que si aucun tarif spécial, numériquement désigné, n'est applicable à une expédition donnée, les conditions générales des tarifs spéciaux ne le sont pas davantage, et il y a lieu de recourir aux tarifs généraux aussi bien pour les clauses concernant l'exécution du transport que pour le prix à payer.

Cela se conçoit, du reste : dès l'instant que la taxe est établie d'après les tarifs généraux, ce sont les conditions de ces tarifs qui doivent régir le contrat.

**862.** Par ailleurs, il arrive même que les conditions des tarifs généraux sont applicables concurremment avec les prix et conditions des tarifs spéciaux : ce sont, en effet, les premières qui doivent régler les points que les dernières n'ont pas prévus.

Il en serait ainsi, évidemment, même à défaut de stipulation expresse dans ce sens; mais, pour dissiper toute équivoque et prévenir les difficultés, les tarifs spéciaux ont cru devoir s'expliquer formellement à cet égard.

En vertu de l'article 4 et dernier des conditions générales des tarifs spéciaux de grande vitesse, « les conditions du tarif général restent applicables aux transports effectués en vertu des tarifs spéciaux en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions générales ci-dessus et aux conditions particulières de chacun de ces tarifs ».

De même, l'article 12 des conditions générales des tarifs spéciaux de petite vitesse, est ainsi conçu :

« Disposition générale. — L'application des tarifs spéciaux reste soumise aux conditions des tarifs généraux de chaque administration, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions générales ci-dessus et aux conditions particulières expressément stipulées dans les tarifs eux-mêmes. »

On pourra constater, dans l'étude qui va suivre, que, sauf l'obligation d'une demande préalable (V. n° 868), il n'y a rien, dans les conditions générales d'application des tarifs spéciaux de grande vitesse, qui soit contraire aux conditions des tarifs généraux : ces dernières régissent donc en principe toute expédition à grande vitesse, et les dispositions contraires susceptibles de leur faire échec ne pourront résulter que des conditions particulières des tarifs spéciaux, numériquement désignés, applicables à ladite expédition.

Il en est tout autrement des tarifs spéciaux de petite vitesse, qui contiennent de nombreuses et importantes dérogations aux règles posées par les tarifs généraux :

— Nécessité de la demande préalable et conséquences juridiques de cette demande (art. 1<sup>er</sup>);

— Allongement des délais légaux (art. 4);

— Mode de calcul des frais de manutention différant, dans certains cas, de celui résultant de l'arrêté y relatif (art. 5 et 6, lettre a);

— Obligation de demander à l'avance et suivant certaines formalités les wagons que doit ou peut charger l'expéditeur (art. 6, lettre b);

— Taxation, dans le cas d'application d'une clause de minimum de tonnage, suivant des règles qui peuvent entraîner le calcul du prix sur un poids autre que le poids réel (art. 7);

— Dispense, dans certains cas, pour les administrations, d'effectuer le pesage au départ (art. 8);

— Fixation des itinéraires, dont le choix n'est pas toujours entièrement laissé à la disposition de l'expéditeur (art. 9);

— Clause des stations intermédiaires, pouvant avoir pour conséquence le calcul du prix sur une distance autre que la distance réellement parcourue (art. 10);

— Exemption de principe, pour les marchandises de faible densité, des majorations prévues par le tarif exceptionnel (art. 11).

On voit par là, combien il importe, après s'être assuré des « conditions particulières » résultant du tarif, numériquement désigné, applicable à une expédition déterminée, de se reporter aux « conditions générales des tarifs spéciaux », avant de faire application, à cette même expédition, des tarifs généraux ou des règles du droit commun.

En définitive, pour connaître avec certitude, dans un cas donné, quel est exactement le régime légal des diverses opérations d'un transport par voie ferrée, il y a lieu de suivre la marche qu'indique en ces termes M. L. Lamy (1) :

« 1<sup>o</sup> Consulter d'abord les conditions particulières du tarif spécial applicable, et y relever, s'il y a lieu, le régime spécial concernant la marchandise à transporter;

« 2<sup>o</sup> Se reporter ensuite aux conditions générales communes à tous les tarifs spéciaux, pour tous les objets non réglés par le tarif lui-même;

« 3<sup>o</sup> Pour toute question non solutionnée déjà par les conditions générales ou particulières des tarifs spéciaux, il faudra s'adresser aux conditions des tarifs généraux....

« 4<sup>o</sup> Enfin, si quelque objet se trouvait n'avoir été prévu par aucun des documents dont il vient d'être parlé, on n'aurait d'autre ressource que de lui appliquer les principes des codes civil et de commerce concernant le contrat de transport et les obligations accessoires pouvant naître de ce contrat. »

Ceci en supposant, bien entendu, que les clauses des divers tarifs ou documents à appliquer sont d'une rigoureuse orthodoxie; car s'il s'agissait de vérifier leur légalité, il faudrait évidemment suivre la marche inverse, se souvenant que les règles du droit commun sont en principe applicables aux transports par voie ferrée, et que si les cahiers des charges, approuvés par des lois, ont pu apporter à ces règles certaines modifications, les tarifs, généraux ou spéciaux, ne sauraient valablement y déroger que sur les points prévus et dans la limite autorisée par lesdits cahiers des charges.

---

(1) *Op. cit.* (*supra*, 101, p. 46, note 2), p. 294.

**863.** Avant de passer à l'étude des tarifs spéciaux, il convient de dire un mot de ce qu'on appelle les « tarifs spéciaux de petite vitesse nos 29 et 129 », bien qu'ils ne rentrent dans aucune des divisions qui seront indiquées plus loin. Ces « tarifs » réunissent, en effet, sous le titre « Réglementations diverses », des règles, des formes de procédure, des taxes, qui, pour la plupart, n'offrent aucun des caractères distinctifs du tarif spécial, au sens exact de cette expression.

Les « tarifs spéciaux P. V. n° 29 » des divers réseaux et le « tarif spécial commun P. V. n° 129 » sont divisés en chapitres dont le nombre est variable, mais dont les numéros concordent, de la même manière que se correspondent, comme on l'a vu n° 654, les numéros des tarifs spéciaux.

I. — Le chapitre premier de ces tarifs nos 29 et 129 est bien véritablement un tarif spécial de petite vitesse; il détermine (sur tous les grands réseaux, y compris les Ceintures de Paris) le mode de taxation des *masses indivisibles* et des *objets de dimensions exceptionnelles*, pour le cas où cette taxation ne serait pas expressément réglée par d'autres tarifs spéciaux.

II. — *Embranchements particuliers.* — Cette réglementation est étudiée n° 1186 et suivants.

III. — *Animaux, instruments, objets et produits admis aux concours agricoles et aux expositions officielles.* — Taxation spéciale sous certaines conditions.

IV. — Transports en *wagons fournis par les expéditeurs.* On trouvera quelques indications à ce sujet n° 1204 et suivants.

V. — *Conditions de soudure des tarifs.* Ce chapitre est comme une sorte d'annexe de l'article 1<sup>er</sup> des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse (V. n° 878 et suivants).

VI. — Accomplissement des *formalités en douane* par les administrations.

VII et VIII. — *Pesage des véhicules des expéditeurs ou destinataires, manutention, magasinage* dans certains cas spéciaux.

IX, X, XI et XII. — Taxation des transports dans certains cas ou sur certaines lignes, notamment sur les *voies des quais maritimes et fluviaux.*

Sauf pour les embranchements particuliers (Chap. II) et pour les wagons fournis par les expéditeurs (Chap. IV), on ne reviendra pas sur ces réglementations.

**864.** L'étude des tarifs spéciaux qui fait l'objet du présent chapitre se divise en deux sections : dans la première sont analysées successivement les conditions générales d'application des tarifs spé-

ciaux de grande vitesse, puis celles des tarifs spéciaux de petite vitesse; dans la seconde, les conditions particulières des tarifs spéciaux sont classées par nature de transports, chaque paragraphe contenant l'étude simultanée des tarifs de grande et de petite vitesse concernant une même catégorie,

## SECTION PREMIÈRE

### *Conditions générales d'application (des tarifs spéciaux).*

#### § 1. — Grande vitesse.

865. Domaine des « conditions d'application communes aux tarifs spéciaux de grande vitesse ». — 866. Les conditions « communes aux tarifs spéciaux », quoique uniformes pour les grands réseaux, ne constituent pas des tarifs communs. — 867. Schéma des conditions d'application communes aux tarifs spéciaux de grande vitesse. — 868. Texte de l'article 1<sup>er</sup> (demande du tarif). — 869. Cet article ne s'applique qu'aux transports de marchandises. — 870. Énoncé des deux conditions qui sont nécessaires pour l'application des tarifs spéciaux de grande vitesse aux transports de marchandises. — 871. La demande des tarifs spéciaux, inopérante si les prix de ces tarifs ne sont pas, en l'espèce, plus réduits que ceux des tarifs généraux, a cependant, à certains points de vue, une valeur d'indication. — 872. Lorsque les conditions énoncées n° 870 se trouvent remplies, l'expédition est soumise à toutes les conditions des tarifs spéciaux applicables. — 873. Historique des majorations de taxes qui faisaient l'objet de l'article 2. — 874. Exposé de la clause « des stations intermédiaires non dénommées » (art. 3).

865. Il n'existe de *conditions d'application communes aux tarifs spéciaux de grande vitesse* que pour ceux de ces tarifs « ne concernant pas les voyageurs, les bagages et les chiens ». Ces conditions sont en principe applicables, « en dehors des conditions particulières explicitement stipulées dans les tarifs spéciaux eux-mêmes », à tout transport, autre que ceux de voyageurs, de bagages ou de chiens, effectué ou devant être effectué d'après les prix et conditions d'un tarif *qualifié spécial* par les documents qui s'y rapportent.

Cela résulte du titre même des « conditions d'application communes aux tarifs spéciaux de grande vitesse »; il importe peu dès lors que le tarif dit spécial ait vraiment le caractère des tarifs spéciaux : la qualification que lui a donnée la décision qui l'a homologué suffit pour que lesdites conditions communes lui soient applicables.

866. Il y a lieu de formuler au sujet des conditions communes aux tarifs spéciaux (grande et petite vitesse) une remarque analogue à celle qui a été faite n° 669 au sujet des tarifs généraux : bien que le

texte de ces conditions soit uniforme pour les six grands réseaux et les chemins de fer de Ceinture de Paris, il ne constitue pas un tarif commun à ces réseaux, et son application doit être envisagée séparément sur chacun d'eux.

867. Les conditions d'application communes aux tarifs spéciaux de grande vitesse comprennent quatre articles seulement, qui portent les titres suivants :

ART. 1<sup>er</sup>. — Demande du tarif.

ART. 2 (aujourd'hui abrogé). — Majoration de taxes pour certaines marchandises.

ART. 3. — Stations intermédiaires.

ART. 4. — Application. Conditions des tarifs généraux (V. n° 862).

868. *L'article 1<sup>er</sup>*, de beaucoup le plus important, est ainsi conçu :

« Les prix des tarifs spéciaux pour le transport des marchandises ne sont appliqués qu'autant qu'ils sont plus avantageux que ceux des tarifs généraux et que l'expéditeur en fait la demande sur sa déclaration d'expédition. Cette demande peut être faite par l'une des mentions : *Tarif spécial — Tarif réduit — Tarif le plus réduit*, considérées comme équivalentes et impliquant l'acceptation, par l'expéditeur, de toutes les conditions que comporte le tarif à appliquer. A défaut de l'une de ces indications, l'expédition est soumise aux prix et conditions du tarif général. »

Ce texte donne lieu à un certain nombre de remarques.

869. a) Tout d'abord, il ne vise que les « prix des tarifs spéciaux pour le transport des marchandises » ; en conséquence, bien que les conditions communes aux tarifs spéciaux de grande vitesse soient en principe applicables à tous les transports autres que ceux de voyageurs, de bagages ou de chiens (V. n° 865), l'article 1<sup>er</sup> de ces conditions ne concerne que les tarifs « pour le transport des marchandises », à l'exclusion de tous ceux qui auraient pour objet d'autres transports : voitures, pompes funèbres, animaux, finances et valeurs.

870. b) L'application des tarifs spéciaux aux transports de marchandises à grande vitesse ne peut avoir lieu que sous deux conditions également exigibles l'une et l'autre :

1° Les *prix* du tarif spécial à appliquer doivent être « plus avantageux que ceux des tarifs généraux. » ;

2° L'expéditeur doit avoir demandé, sur sa déclaration d'expédition, l'application des tarifs spéciaux.

871. La taxe obtenue au moyen des tarifs spéciaux, pour une expédition déterminée, est-elle supérieure ou seulement égale à celle qui résulterait de l'application des tarifs généraux à la même expédition, ce sont ces derniers tarifs qu'il y a lieu d'appliquer, ainsi qu'il a été dit n° 861, tant comme prix que comme conditions de toute nature.

La demande des tarifs spéciaux ou réduits qu'aura pu faire l'expéditeur est, dans ce cas, absolument inopérante à cet égard : elle frappe à vide. Mais elle n'en pourra pas moins avoir, suivant les circonstances, une réelle valeur d'indication, au point de vue de l'interprétation du contrat de transport, car elle renseignera sur les intentions dans lesquelles se trouvait l'expéditeur au moment où ce contrat s'est formé.

La demande du tarif réduit, par exemple, indiquera bien, de la part de l'expéditeur, le désir de payer le moins cher possible, et cette considération pourra n'être pas dépourvue d'intérêt, au point de vue du choix de l'itinéraire à suivre et de la détermination du délai correspondant (V. n° 490).

872. c) Lorsque, les deux conditions indiquées sous l'indice *b* étant remplies, les tarifs spéciaux sont applicables, l'expédition se trouve, *ipso facto*, soumise à toutes les conditions particulières de celui ou de ceux de ces tarifs qui doivent être appliqués; l'expéditeur ne peut prétendre que ces conditions sont désavantageuses pour lui et que s'il les avait connues, il ne les aurait point acceptées : il est censé les connaître (V. n° 201), et d'ailleurs, l'article 1<sup>er</sup> des conditions communes l'avertit que sa demande sera considérée comme une acceptation.

Réciproquement, toutes les conditions des tarifs applicables peuvent être opposées, le cas échéant, aux administrations qui ont participé au transport.

873. Les majorations de taxes qui faisaient l'objet de l'article 2 des conditions d'application des tarifs spéciaux de grande vitesse, n'ont plus, à l'heure actuelle, qu'un intérêt historique, mais encore assez vif pour qu'il soit dit quelques mots à ce sujet.

Avant la loi du 17 mars 1905 dite loi Rabier (V. n° 94), cet article 2 contenait une clause ainsi conçue : « La compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route ». Cette clause et toutes celles analogues ont dû disparaître à la suite de la promulgation de ladite loi Rabier. Or, pendant les travaux parlementaires auxquels la discussion donna lieu, les compagnies, qui tout d'abord avaient laissé entendre que la suppression des clauses d'irresponsabilité pourrait entraîner, *de plano*, le retrait de tous les tarifs contenant des stipulations de cette nature,



soumirent à l'homologation ministérielle, le 15 octobre 1903, une proposition consistant à accepter la responsabilité de droit commun, même pour les transports effectués aux conditions de tarifs à clause d'irresponsabilité, mais seulement sur la demande de l'expéditeur et moyennant paiement d'une majoration de taxe dont le taux, variable suivant la nature de la marchandise, atteignait, dans certains cas, jusqu'à 5 %.

Cette proposition ne pouvait avoir et n'eut en effet aucune suite; c'est d'ailleurs ce qu'expliqua au Sénat le ministre des travaux publics (1), dans le discours qu'il prononça le 10 mars 1905, ajoutant les paroles suivantes, qui devaient rassurer ceux qu'avait effrayés la crainte de voir les compagnies résister à l'application de la loi en discussion :

« J'ajoute que, la loi Rabier étant votée, s'il existe véritablement quelques tarifs pour lesquels la diminution du prix a été la conséquence de l'insertion de la clause de non-garantie, le ministre des travaux publics est prêt à entrer en conversation avec les compagnies et à négocier avec elles sur le point suivant : quel est le relèvement de tarifs correspondant exactement à la diminution consentie en retour de la clause de non-garantie? — Donc, de ce côté, toutes les précautions sont prises et il n'y a rien à craindre. »

En effet, dès le lendemain du vote de la loi, les grandes compagnies et l'administration des chemins de fer de l'État présentèrent de nouvelles propositions, dans lesquelles elles annonçaient que, « sans renoncer à leur droit » (2), elles *consentaient* à maintenir les tarifs à clauses d'irresponsabilité, malgré la suppression de celles-ci, mais moyennant une majoration variant de 1 à 4 % et applicable à 167 sortes de marchandises.

Ce sont ces majorations qui prirent la place des clauses d'irresponsabilité dans l'article 2 des tarifs spéciaux de grande vitesse, et aussi dans l'article 2 des tarifs spéciaux de petite vitesse (V. n° 935) : notablement réduites à diverses reprises, elles ont enfin définitivement disparu le 1<sup>er</sup> septembre 1908.

874. La clause dite « des stations intermédiaires non dénommées », qui, dans les conditions communes aux tarifs spéciaux de grande vitesse, fait l'objet de l'article 3, ne doit pas, comme celle de l'article 1<sup>er</sup>, relative à la demande, être restreinte aux transports de marchandises : elle s'applique à tous « les transports effectués aux conditions d'un tarif spécial », à l'exception, bien entendu (V. n° 865), de ceux de voyageurs, de bagages ou de chiens.

(1) M. Armand-Elzéar Gauthier, sénateur de l'Aude.

(2) Circ. min. du 16 septembre 1905 aux chambres de commerce.

Cette clause, fort ancienne, est insérée dans la plupart des tarifs depuis 1864 (1); elle a pour but d'éviter que des parcours intermédiaires entre deux gares bénéficiant d'un prix réduit pour leurs relations, aient à supporter un prix supérieur, bien que le trajet soit moindre.

La clause « des stations intermédiaires non dénommées », dans la forme où elle figure aux conditions des tarifs spéciaux de grande vitesse, ne paraît présenter aucune équivoque :

« Les transports effectués aux conditions d'un tarif spécial, de ou pour une gare non dénommée audit tarif spécial, mais intermédiaire entre deux gares dénommées, peuvent jouir du bénéfice de ce tarif, en payant pour la distance entière, depuis la dernière gare dénommée, située avant le lieu de départ, jusqu'à la première gare dénommée, située après le lieu de destination, si la taxe, ainsi calculée, est plus avantageuse que celle du tarif général.

« Ne sont considérées comme intermédiaires entre deux gares dénommées, que les stations situées sur l'itinéraire le plus court entre les deux gares dénommées. »

Existe-t-il un prix spécial applicable à certains transports allant de Paris à Brest ou vice versa, tout transport semblable parcourant une partie seulement du trajet direct Paris-Brest, de Versailles à Landerneau, par exemple, devra, en principe, payer, au maximum, le prix spécial applicable aux relations entre Paris et Brest.

Toutefois, quelques difficultés d'interprétation peuvent surgir, mais elles seront étudiées avec l'article 10 des tarifs spéciaux de petite vitesse dans lequel la clause des stations intermédiaires se présente d'une manière beaucoup plus complète (V. n° 926 et suivants).

## § 2. — Petite vitesse.

### *Préliminaires.*

875. Observation sur le titre qui a été donné, au *Journal officiel*, aux « conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse »; leur domaine d'application. — 876. Schéma des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse. — 877. Division adoptée dans le présent paragraphe.

875. Les conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse, actuellement en vigueur, résultent, dans leur ensemble, d'une homologation en date du 27 octobre 1900. Leur publication a

---

(1) PICARD, *loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 392.

été faite au *Journal officiel*, le 29 octobre de la même année (pp. 7149-7150), sous les titres et sous-titres suivants :

**CHEMINS DE FER DU NORD, DE L'EST, DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE,  
DE PARIS A ORLÉANS, DE L'ÉTAT, DU MIDI, DE L'OUEST, DE GRANDE  
ET DE PETITE CEINTURE.**

CONDITIONS GÉNÉRALES D'APPLICATION DES TARIFS SPÉCIAUX

A. — Conditions applicables à tous les tarifs spéciaux ordinaires,  
d'exportation, de transit, communs ou non communs

.....

B. — Conditions particulières aux tarifs spéciaux d'exportation  
ou de transit

.....

Rien n'indique, dans ces titres et sous-titres, qu'il s'agisse exclusivement des transports à petite vitesse.

La même omission se remarque et prend un caractère de gravité tout particulier, par suite du contexte, dans le rapport qui précède, au *Journal officiel* (p. 7143, col. 1), les diverses décisions du 27 octobre 1900, rapport qui débute ainsi :

« Paris, le 23 octobre 1900.

« Monsieur le Ministre,

« J'ai l'honneur de soumettre à votre signature un arrêté réglant à nouveau les frais accessoires à percevoir sur les chemins de fer d'intérêt général, ainsi que plusieurs décisions portant homologation :

« 1<sup>o</sup> Des propositions présentées, de concert par l'administration des chemins de fer de l'État et par les six grandes compagnies, à l'effet d'établir un texte unique pour les conditions communes d'application de *tous leurs tarifs spéciaux* ;

« 2<sup>o</sup> De diverses propositions présentées solidairement avec ce texte définitif, pour l'insertion de nouveaux articles dans les conditions d'application des tarifs généraux, pour la suppression de divers tarifs communs de petite vitesse, et pour l'établissement d'un tarif commun de grande vitesse pour le transport des bagages non accompagnés. »

Il semblerait bien, d'après cela, que le 1<sup>o</sup> s'applique à « tous les tarifs spéciaux », tant de grande que de petite vitesse.

Le même numéro du *Journal officiel* publie (p. 7149, col. 1), avant les décisions concernant les tarifs spéciaux, une circulaire aux compagnies qui serait fort éloignée d'apporter un éclaircissement au débat,

si toutefois un doute était possible à ce sujet. Le titre et le début de cette circulaire (1) sont ainsi conçus :

« *Décision du 27 octobre 1900 homologuant des conditions d'application des tarifs spéciaux G. V.*

« A MM. les administrateurs de la compagnie de.....

« Messieurs, vous m'avez soumis, pour être mis en application en même temps que mon arrêté fixant les frais accessoires, un nouveau texte des conditions d'application des *tarifs spéciaux P. V.* (ordinaires, d'exportation, de transit, communs ou non communs), etc. »

Enfin, Lamé Fleury donne intégralement, dans la quatrième édition de son Code annoté, page 969 et suivantes, les conditions d'application des tarifs spéciaux homologués le 27 octobre 1900, et cette publication, faite sans doute d'après le *Journal officiel*, n'indique pas qu'il s'agit uniquement des tarifs spéciaux de petite vitesse.

Il est bien certain cependant qu'il en est ainsi; mais l'hésitation était possible de la part du lecteur qui s'en serait rapporté au *Journal officiel*, et c'est pourquoi il a paru nécessaire d'appeler l'attention sur ce point. Au surplus, si l'on en croit le *Bulletin annoté des chemins de fer* (1907, II, p. 38, note e), c'est précisément aux inexactitudes du *Journal officiel* qu'a été due l'erreur commise par la chambre civile dans l'arrêt du 3 juillet 1905-cité n° 490.

Dans tous les cas, les deux règles posées nos 865 et 866 s'appliquent aussi bien aux « conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse » qu'aux « conditions d'application communes aux tarifs spéciaux de grande vitesse » : les unes et les autres, identiques pour tous les grands réseaux, ne constituent cependant pas des tarifs communs, mais elles s'imposent, sur chaque réseau, à toute expédition faite aux prix et conditions d'un tarif dénommé « spécial » par la décision qui l'a homologué (V. n° 879).

**876.** Les conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse se divisent en deux parties, A et B, comportant les titres, sous-titres et rubriques ci-après indiqués :

A. — *Conditions applicables à tous les tarifs spéciaux ordinaires, d'exportation, de transit, communs ou non communs.*

ART. 1<sup>er</sup>. — Demande du tarif.

ART. 2 et 3 (abrogés). — Majorations de taxes dans certains cas.

(1) Circ. min. 27 oct. 1900 déjà citée sous n° 203, p. 114, note.

ART. 4. — Prolongation de délai.

ART. 5. — Frais accessoires.

ART. 6. { a) Manutention;  
b) Fourniture des wagons.

ART. 7. { a) Charges complètes des wagons;  
b) Charges incomplètes;  
c) Excédent de poids;  
d) Minimum de poids.

ART. 8. — Pesage.

ART. 9. — Barèmes communs. — Calcul des taxes.

ART. 10. — Stations intermédiaires.

ART. 11. — Marchandises ne pesant pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube.

ART. 12. — Dispositions générales.

B. — *Conditions particulières aux tarifs spéciaux d'exportation ou de transit.*

ART. 13. — Justification de l'exportation et du transit . . . { a) Exportation;  
b) Transit;  
c) Exportation et transit.

ART. 14. — Formalités en douane.

ART. 15. — Colis de 0 à 40 kilos.

877. Les rubriques qu'on vient de lire ne sont pas toujours très claires, ni même très exactes; d'autre part, les clauses qui font l'objet des quinze articles énumérés ci-dessus sont souvent mêlées et comme enchevêtrées; aussi, n'a-t-il pas paru possible de suivre ici l'ordre numérique des articles : on a réparti ceux-ci, pour l'étude qui va en être faite, en sept subdivisions, conformément aux indications du tableau suivant (1) :

A. — *Application des tarifs spéciaux; nécessité et effets de la demande préalable (art. 1<sup>er</sup>).*

B. — *Délais (art. 4).*

C. — *Clauses du wagon complet et du minimum de tonnage . . . . .* { Fourniture des wagons vides aux expéditeurs (art. 6, lettre b);  
Chargement et taxation (art. 7).

(1) Pour l'article 12, qui ne figure pas dans ce tableau, voir n° 862.

D. — Taxes et itinéraires dans quelques <i>cas spéciaux</i> .. .	Marchandises de faible densité (art. 11); Barèmes communs (art. 9); Stations intermédiaires non dénommées (art. 10); Majorations de taxes (art. 2 et 3).
E. — <i>Opérations accessoires</i> .	Manutention et transmission (art. 5 et art. 6, lettre a); Pesage (art. 8).
F. — Conditions applicables aux <i>tarifs d'exportation et de transit</i> . . . . .	Justification de l'exportation ou du transit (art. 13, lettres a et b); Dispositions concernant certaines régions (art. 13, lettre c); Formalités en douane (art. 14); Exception à l'article 5, alinéa 2 des tarifs généraux de petite vitesse, concernant les petits colis (art. 15).

A. — *Nécessité et effets de la demande préalable.*

878. Forme de la demande préalable qui permet l'application des tarifs spéciaux de petite vitesse. — 879. Cette demande est nécessaire pour rendre applicable tout tarif de petite vitesse qualifié « spécial » dans la décision qui l'a homologué. — 880. Elle implique acceptation, par les parties, de toutes les conditions des tarifs applicables. — 881. L'expéditeur a toujours le droit de choisir l'itinéraire que devra suivre son envoi. — 882. La demande préalable des tarifs spéciaux sans indication des tarifs revendiqués, entraîne application des tarifs donnant la taxe totale la plus réduite. — 883. Historique du texte qui règle actuellement ce point. — 884. La taxe totale la plus réduite doit être obtenue, s'il y a lieu, par l'emprunt des rails des réseaux secondaires.

878. Ainsi qu'on l'a montré nos 614 et 665, dès qu'un tarif a vraiment le caractère du tarif spécial, c'est-à-dire dès que ses conditions privent l'expéditeur ou le destinataire d'une partie, si faible qu'elle soit, des avantages inscrits à leur profit dans le cahier des charges, l'application de ce tarif ne peut avoir lieu que si elle a été acceptée, de façon implicite tout au moins, par l'expéditeur qui a conclu le contrat de transport.

Ce principe, que l'article 1<sup>er</sup> des tarifs spéciaux de grande vitesse a déjà consacré, est également rappelé, dans les termes suivants, par les premier et dernier alinéas de l'article 1<sup>er</sup> des tarifs spéciaux de petite vitesse :

« Tout expéditeur qui veut profiter des tarifs spéciaux, intérieurs

ou communs, doit en faire la demande sur sa déclaration d'expédition, soit par l'indication explicite des tarifs à appliquer, soit par l'une des mentions : *Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit*, avec ou sans indication de l'itinéraire . . . . .

« A défaut d'indication concernant la demande du tarif, l'expédition est faite aux prix et conditions des tarifs généraux. »

879. Cette règle est absolue. On a vu, d'ailleurs, dans l'alinéa final du numéro 875, que les conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse doivent être appliquées non seulement à tous les tarifs ayant par eux-mêmes le caractère de tarifs spéciaux, mais encore à tous ceux, quelle que soit leur véritable nature juridique, auxquels la qualification de « tarif spécial » est donnée dans la décision qui les a homologués.

Pour les premiers, la nécessité de la demande préalable est inhérente à leur nature même; pour les autres, elle résulte de la généralité des termes employés par l'article 1<sup>er</sup> : « Tout expéditeur qui veut profiter des tarifs spéciaux, intérieurs ou communs, doit en faire la demande »; c'est-à-dire : les tarifs, intérieurs ou communs, que le législateur a qualifiés « spéciaux », ne seront appliqués qu'aux expéditeurs qui en auront fait la demande.

880. Dès le principe exprimé, le texte s'empresse d'ajouter cette explication, qui n'était peut-être point absolument nécessaire, mais qui peut prévenir certaines contestations.

« L'une quelconque de ces mentions implique l'acceptation, par l'expéditeur, de toutes les conditions que comportent les tarifs à appliquer. »

On a déjà parlé, n° 872, de la disposition semblable figurant dans les tarifs spéciaux de grande vitesse; elle a, dans les tarifs spéciaux de petite vitesse, le même sens et la même portée.

Il faut admettre, en outre, comme pour la grande vitesse (V. n° 871) et bien que ce ne soit pas ici explicitement exprimé, que, si la taxe résultant des tarifs spéciaux applicables est supérieure ou seulement égale à celle que donneraient les tarifs généraux, ce sont ces derniers qu'il faut appliquer tant comme prix que comme conditions de toute nature. Cette interprétation, qu'indique le simple bon sens, est corroborée par les termes de l'article 1<sup>er</sup> : « Tout expéditeur qui veut profiter des tarifs spéciaux, etc. »; l'expéditeur ne peut vouloir profiter des tarifs spéciaux que s'ils offrent quelque avantage par rapport aux tarifs généraux.

881. On verra ci-après quels sont les « tarifs à appliquer », mais il est nécessaire de noter à ce propos que le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, en stipulant que la demande sera faite suivant telle ou telle formule, « avec ou sans indication de l'itinéraire », reconnaît ainsi à l'expéditeur non seulement la faculté de n'indiquer aucun itinéraire, mais encore et surtout le droit, beaucoup plus intéressant pour lui, d'en indiquer ou, pour mieux dire, d'en imposer un. Le principe énoncé par la dépêche rappelée n° 694 est donc bien certain : l'expéditeur a le droit d'exiger que la marchandise soit acheminée sur sa destination par tel ou tel itinéraire de son choix, et l'on peut ajouter ici que la réquisition d'un itinéraire déterminé ne fait pas obstacle à l'application des tarifs spéciaux sur l'itinéraire requis.

882. La demande du tarif spécial ou du tarif réduit impliquant, de la part de l'expéditeur, acceptation de toutes les conditions des « tarifs à appliquer », il était indispensable que ceux-ci fussent déterminés avec précision. L'article 1<sup>er</sup> des tarifs spéciaux de petite vitesse ne manque pas d'y pourvoir :

« Elle (la demande du tarif spécial ou réduit) entraîne », dit-il, « pour le ou les transporteurs, l'obligation d'appliquer, sur l'ensemble du parcours, la taxe totale la plus réduite, en soudant, s'il y a lieu, en un ou plusieurs points, les prix des tarifs spéciaux (intérieurs ou communs), soit entre eux, soit avec ceux des tarifs généraux, quand aucune clause ne l'interdit, en se conformant, sur chaque réseau, au tarif spécial réglant les conditions de soudure, ainsi qu'aux dispositions ci-après :

« Si l'expéditeur, après avoir inscrit l'une des mentions : *Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit*, indique un itinéraire, la gare expéditrice appliquera le prix le plus réduit correspondant à cet itinéraire.

« Si l'expéditeur n'indique pas d'itinéraire, la gare expéditrice doit choisir, même en dehors de son réseau, et, s'il y a lieu, par itinéraire détourné, la voie la plus économique pour l'expéditeur. »

883. Ce texte, remarquablement clair, ne donne lieu par lui-même à aucune difficulté d'interprétation; mais il n'a pas toujours présenté autant de netteté, et ce n'est pas sans difficultés qu'il a enfin été obtenu.

C'est le 20 décembre 1898 que furent introduites pour la première fois, dans l'article relatif à la demande des tarifs spéciaux de petite vitesse, des dispositions précisant (ou ayant la prétention de préciser)



les obligations des administrations de chemins de fer en ce qui concerne le choix des tarifs. Jusque-là, cet article s'était borné à poser le principe de la demande obligatoire et de l'acceptation corrélative, par l'expéditeur, de toutes les conditions des tarifs applicables, sans aucunement déterminer ceux-ci.

Il en est d'ailleurs encore ainsi à l'heure actuelle, comme on a pu le voir plus haut (n° 868), pour la grande vitesse; mais l'intérêt de la question n'est pas le même pour les transports de cette nature, car à la considération de prix se joint celle de rapidité, qui est évidemment d'une importance très différente suivant qu'il s'agit de grande ou de petite vitesse.

La situation des transports à petite vitesse était, à cet égard, avant le 20 décembre 1898, celle que dépeint le directeur des chemins de fer dans le rapport, inséré au *Journal officiel* du 29 octobre 1900, dont il a été déjà parlé plusieurs fois :

« Au point de vue de l'application des tarifs spéciaux, les anciennes conditions d'application subordonnaient presque toujours le bénéfice des réductions de prix à la demande formelle de l'expéditeur; celui-ci ne pouvait donc profiter que des réductions qu'il avait su découvrir dans les énormes recueils des tarifs. Dans les réformes opérées à la suite des conventions de 1883, les compagnies ont toutes consenti à assumer l'obligation d'appliquer d'office, à l'intérieur de leur réseau, les tarifs les plus avantageux, en dirigeant les marchandises par l'itinéraire le plus économique, toutes les fois que l'expéditeur aurait simplement demandé l'application des tarifs spéciaux ou des tarifs réduits, sans préciser davantage; mais, pour les transports empruntant plusieurs réseaux, dans la plupart des cas, les tarifs spéciaux ne sont applicables que sur une demande formelle, comportant indication du tarif et des points de transit. »

Cette situation donnait lieu, depuis nombre d'années, à de vives réclamations de la part du commerce, qui se plaignait, non sans raison, de ne pouvoir se reconnaître dans le « dédale », le « chaos » des tarifs (1).

---

(1) Je constate, disait M. le député d'Estournelles, à la tribune de la Chambre, le 9 décembre 1897, à l'occasion de la discussion du budget, que les tarifs des chemins de fer « non seulement sont trop élevés, mais encore sont si incertains, si variables, qu'ils sont en quelque sorte incalculables. Voilà ce qui est aussi la cause de grandes difficultés et l'une des sources principales de l'infériorité dont nous souffrons.

« Ces tarifs sont incalculables.

« Je vais faire passer sous vos yeux quelques chiffres; vous constaterez avec moi qu'il est impossible à un négociant ou à un agriculteur, à moins d'avoir chez lui une administration spéciale, s'il doit faire traverser à ses produits la France entière ou une partie de la France, en empruntant plusieurs réseaux de chemins de fer, de savoir à l'avance ce qu'il doit payer.

« Dans ces luttes implacables de la concurrence, comment voulez-vous que nous

C'est pourquoi l'Administration supérieure profita de ce que certains avantages étaient accordés aux compagnies par les décisions du 20 décembre 1898 (V. n° 316 et suiv.), pour faire insérer dans les conditions générales d'application des tarifs spéciaux, une clause qui, pensait-on, donnerait satisfaction aux vœux si souvent exprimés par le commerce.

Le texte de cette clause mérite d'être rappelé, ne fût-ce qu'à titre historique :

« ART. 1<sup>er</sup>. — Demande du tarif. — La demande du tarif doit être faite par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition : soit par l'indication explicite des tarifs à appliquer, ainsi que des points entre lesquels ils doivent être appliqués, si plusieurs tarifs généraux, spéciaux ou communs doivent être soudés entre eux, soit par l'une des mentions : « Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit », avec ou sans indication de l'itinéraire.

« Toutes ces mentions impliquent l'acceptation, par l'expéditeur, de toutes les conditions que comportent les tarifs à appliquer.

« Lorsque aucune clause ne l'interdit, les prix des tarifs spéciaux ou communs peuvent être soudés à ceux des tarifs généraux, spéciaux ou communs sur le parcours des réseaux intéressés, en se conformant sur chacun d'eux au tarif spécial réglant les conditions de soudure.

« Si l'expéditeur, après avoir inscrit l'une des mentions : « Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit », indique un itinéraire, la gare expéditrice appliquera le prix le plus réduit correspondant à cet itinéraire.

« Si l'expéditeur n'indique pas d'itinéraire, la gare expéditrice doit choisir la voie la plus économique pour l'expéditeur.

« A défaut d'indication concernant la demande du tarif, l'expédition est taxée aux prix et conditions des tarifs généraux. »

Loin de mettre fin aux réclamations, l'adoption de cet article fut le point de départ d'une active campagne à laquelle prirent une part

puissions résister si nous ne savons même pas dans quelle proportion il faut faire entrer les tarifs de transport dans le chiffre de nos prix de revient?

« Il n'y a qu'une voix à ce sujet. Vous constaterez par les chiffres que je vais faire passer sous vos yeux, que les tarifs varient suivant qu'une même marchandise parcourt le réseau d'une compagnie ou d'une autre; suivant qu'elle parcourt telle ou telle ligne sur la même compagnie; suivant que cette ligne est concurrencée par une voie d'eau ou par un autre chemin de fer; suivant enfin que cette marchandise vient de Paris ou est dirigée sur Paris.

« Voici mes chiffres. . . . .

« Comment voulez-vous, messieurs, je le répète, que notre commerce puisse se reconnaître dans un pareil *dédale*? Il est inextricable. C'est, à proprement parler, le chaos. » (*Journal officiel*, 10 déc. 1897; Ch. des députés, p. 2806, col. 2.)

prépondérante le *Bulletin des Transports* et son directeur, M. L. Lamy. Ce dernier, outre les articles publiés par le journal qu'il dirige, envoyait aux chambres de commerce, groupements commerciaux et syndicats agricoles ou industriels, des brochures, rapports, observations, établissant qu'en fait, malgré les promesses des compagnies et les bonnes intentions de l'Administration supérieure, la « voie la plus économique » annoncée par le texte adopté, se confondrait souvent avec « la voie la plus dispendieuse »; il ne cessait de réclamer un texte « clair et précis » obligeant les compagnies, ainsi qu'elles s'y étaient formellement engagées, à « appliquer les taxes les plus réduites, avec ou sans soudure, aussi bien sur leur propre réseau que sur les autres ».

Entre temps, les décisions du 20 décembre 1898 avaient toutes été rapportées à la suite des incidents dont il a été parlé n° 316, et les travaux de la commission des frais accessoires ont abouti finalement, en ce qui concerne le choix de l'itinéraire, au texte qui est encore en vigueur, grâce auquel, pour obtenir les prix de transport les plus réduits, il faut et il suffit que l'expéditeur inscrive sur sa déclaration, dans la partie réservée à la demande du tarif, l'une des trois mentions : « *Tarif spécial, Tarif réduit ou Tarif le plus réduit* ».

884. Une seule difficulté paraît s'être élevée au sujet de l'interprétation à faire de l'article 1<sup>er</sup> des conditions d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse; certaines compagnies, se basant sur ce que le texte uniforme de ces conditions d'application a été homologué par une même décision pour les sept grands réseaux et les Ceintures, ont soutenu que la recherche de la taxe la plus économique imposée par ledit article 1<sup>er</sup> devait être restreinte à ces réseaux.

A cela un jugement du tribunal de commerce de Béziers a répondu dans les termes suivants :

« Attendu, en ce qui concerne les expéditions postérieures au 1<sup>er</sup> janvier 1901, qu'il n'est pas contesté que les expéditeurs ont demandé sur leur déclaration d'expédition l'application des tarifs spéciaux sans indiquer d'itinéraire;

« Attendu que, en vertu de l'article 1<sup>er</sup> des conditions d'application des tarifs spéciaux de la compagnie expéditrice, une semblable demande (Tarifs réduits) entraîne pour le ou les transporteurs l'obligation d'appliquer sur l'ensemble du parcours la taxe totale la plus réduite, et pour la gare expéditrice l'obligation de choisir même en dehors de son réseau et, s'il y a lieu, par itinéraire détourné, la voie la plus économique pour l'expéditeur;

« Attendu que, par « ensemble du parcours » on doit entendre certaine-

ment le parcours tout entier prévu au contrat de transport; par « taxe totale » l'ensemble de tous les prix combinés sur le parcours; par « voie la plus économique » l'itinéraire, quel qu'il soit, qui donne la taxe la moins élevée;

« Attendu, d'autre part, qu'en obligeant la compagnie expéditrice à rechercher la voie la plus économique « même en dehors de son réseau » et « par itinéraire détourné » l'article 1<sup>er</sup> susvisé n'a pas pu limiter cette recherche à telles ou telles voies, mais que l'obligation d'y procéder s'applique au contraire, par la généralité des termes mêmes dans lesquels elle est exprimée, à toutes les voies, quelles qu'elles soient, situées hors du réseau de la compagnie expéditrice;

« Que c'est en vain que la compagnie défenderesse soutient que cet article 1<sup>er</sup> vise exclusivement les compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, de Paris-Lyon-Méditerranée, de grande et petite Ceinture et l'administration des chemins de fer de l'État, et que les clauses en sont exclusivement applicables par les susdites compagnies dans leurs seuls rapports entre elles;

« Qu'il est en effet de jurisprudence constante que les tarifs dûment homologués et publiés ont force de loi pour ou contre les compagnies ou le public; qu'ils doivent être appliqués à la lettre sans qu'il soit permis au juge d'en étendre ou d'en restreindre le sens; que, par conséquent, l'article 1<sup>er</sup> ne donnant aucune énumération des réseaux ou des itinéraires parmi lesquels le choix de la voie la plus économique doit être recherché, on ne saurait présumer une restriction qui n'y est pas exprimée (1). »

Cette décision a été confirmée, le 3 janvier 1907, par la cour d'appel de Montpellier, « adoptant les motifs du jugement ».

Elle fait une exacte application de l'article 1<sup>er</sup> des tarifs spéciaux de petite vitesse, car la généralité des termes employés par cet article ne permet pas d'en limiter l'application à tels ou tels réseaux, alors qu'aucune restriction de ce genre n'y est exprimée.

D'ailleurs rien n'indique qu'à aucun moment, lors des nombreuses discussions auxquelles la rédaction dudit article a donné lieu devant la commission des frais accessoires, les compagnies aient fait connaître qu'elles entendaient l'appliquer autrement; rien n'indique non plus que l'interprétation étroite et subtile dont prétendait se prévaloir la compagnie du Midi ait pu être dans la pensée soit des membres du comité consultatif qui en ont approuvé le texte, soit du ministre qui l'a homologué et lui a donné ainsi l'existence légale. Il eût été cependant bien facile de préciser davantage si on l'avait cru nécessaire. Pourquoi n'en a-t-on rien fait alors qu'on recherchait avant tout la précision et la clarté? Apparemment parce que l'interprétation simple et naturelle du texte est la seule bonne, la seule con-

---

(1) Trib. comm. Béziers, 15 juin 1905 (Vidal c. Ch. de fer du Midi).

forme à l'intention loyale et sans arrière-pensée de ceux qui l'ont rédigé.

La Cour de cassation, appelée à se prononcer sur cette question, a rejeté (1) le pourvoi formé contre un jugement du tribunal de commerce de Marseille qui avait statué dans le même sens que l'arrêt de la cour de Montpellier cité plus haut.

#### B. — Délais.

885. Texte de l'article 4 des tarifs spéciaux de petite vitesse. — 886. Commentaire de cet article et exemple d'application. — 887. Pour les expéditions de marchandises taxées aux prix des tarifs spéciaux, le calcul du délai se fait toujours à raison d'un jour pour 125 kilomètres.

**885.** L'article 4 des tarifs spéciaux de petite vitesse stipule que :  
« A moins d'indication contraire dans les tarifs, les administrations pourront prolonger de cinq jours au delà des délais réglementaires la durée des transports effectués aux prix des tarifs spéciaux, sans que ce supplément de délai puisse donner lieu à indemnité. »

Cette disposition, dont l'application ne saurait être légitime qu'à la condition de correspondre à une réduction de prix (V. n° 443, les dispositions y relatives du cahier des charges), est complétée par la suivante, ajoutée lors du remaniement du 27 octobre 1900, et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1901 :

« En cas de soudure de plusieurs tarifs spéciaux (intérieurs ou communs), les allongements de délais spécifiés dans ces tarifs ne se cumuleront pas. Le plus grand de ces allongements sera seul appliqué. »

**886.** En conséquence, pour toute expédition à petite vitesse, faite aux conditions des tarifs spéciaux, le délai total, calculé d'après les règles ordinaires (V. le n° suivant), doit être augmenté de cinq jours, même si aucun allongement n'est spécialement prescrit dans le tarif qui régit l'expédition considérée.

En outre, lorsque plusieurs tarifs sont appliqués, qui comportent chacun, dans leurs conditions particulières, des prolongations de délai, ces prolongations ne doivent pas être additionnées les unes aux autres : la plus grande doit seule être ajoutée au délai total, calculé suivant les règles ordinaires sur l'ensemble du parcours; cela, quel qu'il soit

(1) Cass. civ. 18 déc. 1911 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Moessard).

le nombre des parcours partiels qu'il a fallu considérer pour le calcul de la taxe, et quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

Voici un exemple, extrait d'une pétition adressée au ministre des travaux publics dans le courant de l'année 1900, qui montrera de quelle importance a été la réforme réalisée à cette époque.

Une expédition à petite vitesse allant de Troyes à Patay (Loiret) *via* Sens, Montargis et Orléans, empruntant par conséquent les rails de quatre réseaux et taxée sur chacun d'eux suivant un tarif spécial intérieur à délai supplémentaire de cinq jours, aurait eu droit, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1901, au délai total calculé comme suit :

Réseau de l'Est.	{	Remise en gare. . . . .	1 jour	
		Délai d'expédition. . . . .	1 —	
		Transport de Troyes à Sens (71 ki- lomètres) . . . . .	1 —	
		<i>Délai supplémentaire.</i> . . . . .		5 jours
Transmission de l'Est au P.-L.-M . . . . .		4 —		
Réseau de P.-L.-M.	{	Transport de Sens à Montargis (62 kilomètres) . . . . .	1 —	
		<i>Délai supplémentaire.</i> . . . . .		5 —
Transmission du P.-L.-M. à l'Orléans. . . . .		1 —		
Réseau d'Orléans.	{	Transport de Montargis à Orléans (76 kilomètres). . . . .	1 —	
		<i>Délai supplémentaire.</i> . . . . .		5 —
Transmission de l'Orléans à l'État . . . . .		1 —		
Réseau de l'État.	{	Transport d'Orléans à Patay (24 ki- lomètres). . . . .	1 —	
		<i>Délai supplémentaire.</i> . . . . .		5 —
		Délai de livraison. . . . .	1 —	
TOTAUX. . . . .			10 jours	20 jours

soit en tout trente jours, dont vingt de délais supplémentaires.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1901, les allongements au titre des tarifs spéciaux ne se cumulant pas, il n'y aurait à ajouter au délai normal de 10 jours qu'un seul supplément de 5 jours. Le délai total est ainsi ramené à 15 jours : exactement la moitié de ce qu'il était précédemment.

887. On vient de dire, sous le numéro précédent, que l'allongement de délai prévu par l'article 4 des tarifs spéciaux s'ajoute au délai

total, « calculé d'après les règles ordinaires »; il convient de noter à cet égard que, pour les marchandises (1), le calcul doit toujours se faire conformément à l'article 7 de l'arrêté du 12 juin 1866 et de la manière indiquée n° 496, c'est-à-dire à raison de « vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres », en ne comptant pas les excédents « jusques et y compris 25 kilomètres ».

La jurisprudence, tant administrative que judiciaire, estime en effet que l'article 8 de l'arrêté de 1866 (V. n° 497) n'est pas applicable, quelle que soit la série du tarif général à laquelle appartient la marchandise transportée, lorsque cette marchandise est taxée non d'après le tarif général, mais d'après les tarifs spéciaux.

La doctrine de la Cour de cassation ressort, de façon très indirecte il est vrai, d'un arrêt dans lequel on lit ce qui suit :

« Attendu qu'il s'agissait d'un transport par petite vitesse effectué aux conditions d'un tarif spécial; que le jugement attaqué (2) faisant connaître le jour de la remise des marchandises et celui de la livraison, la Cour de cassation est en mesure de vérifier si les délais réglementaires ont été observés;

« Attendu qu'en tenant compte des délais ordinaires: un jour pour la mise en route (Arr. min. 12 juin 1866, art. 6), quatre jours pour le trajet de Bordeaux à Perpignan, comportant 477 kilomètres (art. 7), un jour pour la livraison (art. 11) et en ajoutant les délais supplémentaires: 1° de cinq jours, accordés par l'article 4 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux; 2° de deux jours, résultant du paragraphe 1<sup>er</sup> des conditions du chapitre IX, relatif au transport sur les voies des quais, du tarif spécial P. V. n° 29 de la compagnie du Midi, lequel augmente de quarante-huit heures les délais de transport pour toutes les marchandises en provenance des voies ferrées des quais de Bordeaux (3), les délais n'expiraient que le 18 janvier, etc. (4). »

Sans doute, la Cour ne dit pas que l'article 8 de l'arrêté de 1866 fût inapplicable, mais, après avoir constaté que l'expédition était effec-

(1) La même remarque ne peut s'appliquer aux animaux.

(2) Trib. com. Perpignan, 23 juin 1903.

(3) On remarquera que la Cour de cassation a admis ici le cumul du délai supplémentaire de cinq jours, accordé par l'article 4 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux, avec le délai spécial de deux jours prévu par le tarif spécial P. V. n° 29, chap. IX, du réseau du Midi. Cette solution ne paraît pas en contradiction avec la disposition ajoutée le 27 octobre 1900 à l'article 4 des conditions générales (*supra*, n° 885) : d'une part, le délai du tarif spécial P. V. n° 29, chap. IX, n'est pas, à proprement parler, un délai de transport, mais bien un délai alloué pour les opérations effectuées sur les voies des quais, à Bordeaux, « avant ou après le transport sur le chemin de fer »; d'autre part, la partie des tarifs P. V. n° 29 relative aux voies des quais ne saurait être considérée comme un tarif spécial.

(4) Cass. civ. 16 janv. 1911 (Ch. de fer du Midi c. Garrigue et Gironne).

tuée aux conditions d'un tarif spécial, elle calcule le délai de transport proprement dit exclusivement d'après l'article 7 (4 jours pour 477 kilomètres), sans se préoccuper de la série du tarif général à laquelle appartenait la marchandise, bien que le parcours de Bordeaux à Perpignan soit entièrement compris dans les lignes figurant à l'article 8 (Bordeaux à Cette et Narbonne à Port-Bou; voir, page 341, la carte du réseau du Midi).

Quant à l'opinion de l'Administration, elle s'est manifestée dans la circulaire ministérielle du 29 avril 1909 dont il a été déjà parlé n° 500; le ministre présente en effet la mesure ci-après comme susceptible de réaliser une amélioration « en ce qui concerne les délais de transport pour les expéditions par tarifs spéciaux »:

« Calcul des délais de transport de ces expéditions en ajoutant les prolongations de cinq, huit ou dix jours, aux délais réglementaires, c'est-à-dire aux délais fixés par arrêté ministériel pour les marchandises expédiées aux conditions du tarif général et qui sont actuellement de vingt-quatre heures pour un trajet journalier de 200 ou de 125 kilomètres, suivant les lignes. »

Il convient d'ajouter que cette mesure et celle dont on a dit un mot n° 500, sont indiquées, par la circulaire ministérielle, comme préconisées par le Comité consultatif (ainsi qu'un certain nombre d'autres), et que, d'autre part, le ministre termine en ces termes :

« Je vous prie, en second lieu, de vous conformer aux suggestions du comité, tant pour l'établissement du délai de transport des expéditions faites, en petite vitesse, aux prix du tarif général, que pour le calcul des délais de transport des expéditions par tarifs spéciaux.

« J'insiste, enfin, pour la diminution du délai supplémentaire de cinq jours à l'égard des expéditions exigeant un transport rapide et pour la suppression des délais exceptionnels de huit et de dix jours figurant encore dans certains tarifs spéciaux.

« Je vous prie de m'accuser réception de la présente *décision*. »

On pourrait donc être tenté de soutenir que, le ministre tenant de l'article 50 du cahier des charges le pouvoir de fixer « le maximum de la durée du trajet » pour les transports à petite vitesse, la circulaire du 29 avril 1909 ne se contente pas de proposer des améliorations, mais les réalise : il ne saurait cependant en être ainsi, car, outre qu'il est fort douteux qu'une décision en forme de circulaire puisse modifier une décision en forme d'arrêté (en l'espèce l'arrêté de 1866), il est en tout cas bien certain que le droit, dévolu à l'Administration, de fixer les délais de transport à petite vitesse, ne pouvait valablement s'exercer que « sur la proposition des compagnies » (V. nos 495 et 173).



### C. — *Clauses du wagon complet et du minimum de tonnage.*

*Fourniture des wagons.* — 888. Texte de l'article 6, lettre *b*), des tarifs spéciaux. — 889. La demande de wagons est obligatoire lorsque l'expéditeur doit procéder au chargement. — 890. Distinction entre les « demandes de wagons » des *tarifs spéciaux de petite vitesse* et les « demandes de matériel » des *tarifs généraux de grande vitesse*. — 891. Indications que doivent contenir les demandes de wagons. — 892. Les demandes incomplètes ne sont pas nulles de plein droit. — 893. Des demandes peuvent être faites, par une seule et même communication écrite, pour des jours différents. — 894. La demande de wagons oblige la gare à l'enregistrer et à y répondre. — 895. Formalité de l'enregistrement des demandes. — 896. Délai dans lequel doit être faite la réponse. — 897. Renseignements qu'elle doit contenir. — 898. La gare est, dans une certaine limite, maîtresse de fixer la date où les wagons demandés seront fournis. — 899. Si elle n'est pas tenue de fournir des wagons d'un type déterminé..... — 900. Il faut toutefois que ces wagons soient en rapport avec les conditions du tarif requis. — 901. Et avec la nature de la marchandise annoncée. — 902. Règles générales relatives au bâchage. — 903. Critique de la jurisprudence. — 904. La demande de wagons détermine le point de départ du délai de transport et la durée normale du chargement est comprise dans ce délai. — 905. Mention de la date de la demande de wagons sur la déclaration d'expédition et sur le récépissé. — 906. Formalisme des avis concernant la fourniture des wagons. — 907. Tenue, à cet égard, d'un registre de communications téléphoniques. — 908. Responsabilité spéciale inhérente aux demandes de wagons. — 909. A défaut de réponse à sa demande l'expéditeur doit compter qu'elle sera servie pour le jour qu'il a indiqué.

*Utilisation des wagons fournis.* — 910. Texte de l'article 7, lettre *a*, des tarifs spéciaux. — 911. L'expéditeur qui n'utilise pas la capacité totale du wagon ne peut s'opposer à ce que d'autres marchandises y soient placées.

*Taxation.* — 912. Texte de l'article 7, lettres *b*, *c* et *d*. — 913. Des stipulations *par wagon complet de n kilos et par expédition de n kilos au minimum* « ou payant pour ce poids ». — 914. Les prix perçus entraînent toujours application des tarifs dans lesquels ils figurent. — 915. Si, du fait du chemin de fer, les wagons employés ou fournis ne peuvent recevoir le minimum de chargement prévu au tarif, celui-ci n'en est pas moins applicable. — 916. Taxation des excédents de poids en cas de stipulation d'un minimum de tonnage par wagon. — 917. Le tarif spécial applicable à une partie de l'expédition régit celle-ci tout entière. — 918. Régime des wagons complets composés de marchandises de nature différente. — 919. Ces marchandises doivent être astreintes « aux mêmes conditions particulières ». — 920. Ne former qu'une seule expédition. — 921. Ne pouvoir se nuire les unes aux autres. — 922. Enfin payer la taxe sur leur poids total comme si le chargement était entièrement composé de la marchandise assujettie au prix le plus élevé.

#### *Fourniture des wagons*

888. On a eu déjà plusieurs fois à parler des wagons complets et des expéditions dont la manutention doit être faite par les particuliers. Le n° 391 notamment a renvoyé à un article spécial traitant des demandes de wagons et des réponses qu'y doivent faire les gares. Le formalisme de ces demandes et les effets qu'elles produisent sur le contrat de transport à venir font l'objet de l'article 6, lettre *b*, des tarifs spéciaux de petite vitesse.

Voici le texte complet de cette partie de l'article 6, qu'il importe de mettre *in extenso* sous les yeux du lecteur. Bien qu'il ne comporte, dans le texte officiel, aucun numérotage de ses diverses dispositions, on a donné ci-après un numéro à chacun des paragraphes dont il se compose, en vue de faciliter l'étude qui va suivre.

1. « Les expéditeurs sont tenus de faire connaître, à la gare de départ, le nombre de wagons qui leur sont nécessaires pour l'expédition des marchandises, voitures ou animaux, dont ils doivent ou peuvent effectuer le chargement; ils indiquent, en même temps, la nature et le poids approximatif de ces objets, ainsi que le réseau destinataire, et spécifient si l'expédition doit être faite aux conditions des tarifs généraux ou des tarifs spéciaux. »

2. « Les expéditeurs peuvent formuler, par une seule et même lettre, des demandes de wagons pour des jours différents. »

3. « Les demandes sont enregistrées, à mesure qu'elles parviennent à la compagnie, sur un registre spécial, déposé dans les gares. »

4. « La compagnie doit, dans la journée qui suit la réception de la demande, pourvu que celle-ci lui ait été adressée de manière à lui parvenir avant l'heure de fermeture de la gare, informer l'expéditeur des jour et heure :

« Où les wagons seront mis à sa disposition, s'il s'agit d'une demande de fourniture unique;

« Où la première livraison de matériel sera faite, s'il s'agit d'une demande de wagons pour des jours différents. »

5. « Dans le second cas, la même information est donnée, pour chacune des livraisons ultérieures, par un avis qui devra être expédié de manière à parvenir à l'expéditeur, la veille, au plus tard, de la date indiquée par la compagnie pour la livraison correspondante. »

6. « Les délais de transport courent, si la demande est parvenue avant la fermeture de la gare :

« Du lendemain de la réception de cette demande, quand l'expéditeur n'a pas indiqué la date à laquelle il désire avoir le matériel;

« De la date ou de chacune des dates indiquées par lui pour la ou les fournitures correspondantes, pourvu que la date unique ou la première des dates soit postérieure à celle de la réception de la demande. »

7. « Les délais ci-dessus fixés sont augmentés des retards que subirait le chargement des wagons, s'il n'était pas effectué dans les délais fixés par l'article 28 de l'arrêté ministériel des frais accessoires (article 36 des conditions d'application des tarifs généraux). »

8. « Les règles énoncées à l'article 32 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 (article 53 des conditions d'application des tarifs généraux) concernant les frais accessoires, pour l'envoi des avis d'arrivée des

marchandises, sont applicables aux avis à donner par l'expéditeur à la compagnie et par la compagnie à l'expéditeur pour la fourniture des wagons. »

9. « L'expéditeur qui voudrait user du téléphone pour les demandes de matériel doit tenir un registre qui contient les mêmes énonciations que celui de la compagnie (même article 32) et qui est coté et paraphé par le commissaire de surveillance. »

Ces dispositions envisagent et règlent les objets suivants :

- 1° Obligations de l'expéditeur (§§ 1 et 2);
- 2° Obligations corrélatives de la gare de départ (§§ 3, 4 et 5);
- 3° Effets de la demande sur le délai du futur transport (§§ 6 et 7);
- 4° Formalisme des correspondances échangées entre la gare et l'expéditeur (§§ 8 et 9).

**889.** D'après le paragraphe 1<sup>er</sup>, les expéditeurs sont tenus de formuler des demandes pour toute expédition de « marchandises, voitures ou animaux dont ils doivent ou peuvent effectuer le chargement ».

Il convient de bien fixer l'exacte portée de cette disposition, et surtout des mots « doivent ou peuvent ». S'il fallait s'en tenir au sens strict de cette expression, la demande de wagons serait obligatoire pour tout transport auquel pourrait s'appliquer un tarif accordant à l'expéditeur la faculté, ou lui imposant l'obligation, de faire le chargement. Ainsi les « mottes à brûler » sont reprises dans le tarif spécial P. V. n° 8 de la compagnie d'Orléans, par wagon de 5 000 kilos, avec obligation pour l'expéditeur de faire le chargement; il s'en suivrait que pour toute expédition de 5 000 kilos de mottes à brûler remise à une gare de ce réseau, une demande de wagons serait obligatoire, alors même que la marchandise devrait ultérieurement voyager aux conditions du tarif général, et par conséquent être chargée par la compagnie.

Cette interprétation est inadmissible pour deux raisons : 1° parce que l'article 6 des conditions des tarifs spéciaux ne peut pas être appliqué aux expéditions faites sous le régime des tarifs généraux; 2° parce que l'ensemble du texte même de cet article indique qu'il s'agit seulement des envois pour lesquels l'expéditeur, satisfaisant à l'obligation ou usant de la faculté de faire le chargement, aura effectivement à procéder à cette opération.

**890.** A la dernière des observations ci-dessus peut s'ajouter cette remarque, que les demandes de wagons prescrites par l'article 6 des tarifs spéciaux de petite vitesse sont tout à fait différentes, en leur principe et en leur but, de l'avis préalable improprement qualifié

« demande de matériel » par les tarifs généraux de grande vitesse (V. nos 799 à 801).

Celui-ci a simplement pour but de prévenir la gare, afin qu'il lui soit possible de se débarrasser au plus vite d'un transport qu'elle ne pourrait conserver sans inconvénient, dont le délai de mise en route n'est d'ailleurs que de trois heures, puisqu'il s'agit de grande vitesse, et qui, enfin, pourra exiger un matériel spécial, attendu que l'article 60 des tarifs généraux de grande vitesse s'applique exclusivement aux voitures et animaux.

Le but des demandes de wagons prévues par l'article 6 des tarifs spéciaux de petite vitesse est tout autre : il doit permettre à la gare de départ, de renseigner exactement l'expéditeur sur le moment précis où les wagons dont il a besoin lui seront fournis.

Il ne faut pas, par exemple, qu'un expéditeur qui apportera en gare 5 000 kilos de mottes à brûler, qu'il doit charger lui-même afin de bénéficier des prix réduits du tarif spécial P. V. n° 8 Orléans, puisse être obligé d'attendre, avec son personnel et ses tombereaux, qu'on lui fournisse les wagons nécessaires : ceux-ci doivent être prêts dès son arrivée. Mais comment pourraient-ils l'être si la gare n'avait pas été avisée ? Une entente préalable est donc nécessaire, à ce sujet, entre l'expéditeur et le chef de gare, et ce sont les conditions de cette entente que régit l'article 6 des tarifs spéciaux de petite vitesse.

Il est bien évident, d'autre part, que si l'expéditeur ne doit pas faire le chargement, il importe peu que la gare ait été ou non prévenue : la marchandise sera déposée dans la cour ou sur les quais, et la compagnie la chargera sur wagon quand il lui plaira.

**891.** Les demandes de wagons doivent faire connaître (§ 1) :

- 1° Le nombre des wagons « nécessaires pour l'expédition des marchandises, voitures ou animaux » ;
- 2° La nature des objets à transporter ;
- 3° Leur poids approximatif ;
- 4° Le réseau destinataire ;
- 5° Le caractère (général ou spécial) des tarifs qui seront requis.

Ces diverses indications sont destinées à renseigner la gare sur le nombre des wagons à fournir, sur le type qu'il convient de choisir, enfin sur l'opportunité qu'il y aura à mettre plus ou moins rapidement ces wagons à la disposition de celui qui les a demandés. La dernière toutefois paraît superflue, étant donné que l'article 6 des tarifs spéciaux ne peut s'appliquer qu'aux expéditions faites sous le régime de ces tarifs (V. n° 889).

**892.** Les tarifs devant, suivant une jurisprudence constante, être appliqués à la lettre, toutes ces indications sont, en principe, obligatoires; aussi de nombreuses décisions de tribunaux de commerce et même de cours d'appel ont-elles admis que les demandes qui ne contenaient pas toutes les indications prescrites pouvaient être considérées comme nulles, et n'engageaient aucunement la responsabilité de l'administration à laquelle elles avaient été remises.

Voici comment s'exprime à cet égard une des plus récentes décisions de l'autorité judiciaire :

« Attendu que l'article 6, *b*, du tarif spécial de la petite vitesse, applicable aux demandes de la Société sucrière, édicte que les expéditeurs sont tenus de faire connaître à la gare de départ le nombre de wagons qui leur sont nécessaires pour le transport des marchandises dont ils doivent effectuer le chargement et qu'en même temps ils indiqueront la nature et le poids approximatif de ces objets, ainsi que le réseau destinataire et le tarif adopté;

« Attendu qu'avec pleine raison, la compagnie de l'Ouest, appelante, soutient que ce tarif, dûment homologué, ayant force de loi, doit être appliqué suivant sa teneur littérale, et qu'à défaut par la Société sucrière de s'être conformée à la prescription primordiale de l'article 6, qui lui enjoignait impérativement de déclarer le nombre de wagons réclamés pour chaque expédition, l'action qu'elle a introduite doit être déclarée mal fondée;

« Qu'il est, en effet, de jurisprudence constante qu'une demande de matériel dans laquelle se trouve omise l'une des indications prescrites par l'article 6 est inopérante, et que la compagnie qui l'a reçue n'est pas tenue d'y faire droit;

« Attendu que, vainement, la Société sucrière, pour établir que ses demandes étaient régulières, prétend qu'il peut être suppléé aux déclarations exigées par l'article 6, au moyen d'équivalences qui résulteraient, dans l'espèce, de ce que la compagnie, instruite de la nature et du poids de la marchandise, pouvait se rendre compte de la quantité de wagons qui devait être mise à sa disposition;

« Qu'en spécifiant que l'expéditeur doit à la fois donner connaissance du nombre de wagons qu'il réclame et indiquer le poids et la nature de la marchandise, l'article 6 a eu précisément pour but d'éviter que les compagnies de chemins de fer fussent contraintes de se livrer à des interprétations pouvant les entraîner dans des erreurs, et que, par suite, il y avait obligation stricte pour la Société sucrière de déclarer expressément, et non au moyen d'indications équivalentes, le nombre de wagons qu'elle requérait;

« Attendu, d'ailleurs, qu'il est inexact de soutenir qu'en fait il existait entre l'indication du tonnage et celle du nombre de wagons à fournir une équivalence qui renseignait, d'une manière nécessaire, la compagnie de l'Ouest sur le matériel qu'elle devait mettre à la disposition de la Société intimée;

« Que le nombre de wagons indispensables pour le transport d'un tonnage déterminé, varie suivant la nature de la marchandise, et que, dès lors, la compagnie de l'Ouest ne pouvait apprécier avec certitude la quantité de voitures que, eu égard à leur volume et à leur densité, les betteraves, les

sucres et les pulpes faisant l'objet des expéditions de la Société sucrière exigeaient pour leur chargement;

« Que l'on ne peut donc admettre que les demandes de la Société sucrière de Fontaine-le-Dun, telles qu'elles étaient formulées, aient satisfait directement ou indirectement aux prescriptions de l'article 6 et que la compagnie de l'Ouest soit débitrice de dommages-intérêts pour s'être abstenue de remplir ses obligations après avoir été régulièrement mise en demeure (1). »

Il ne faudrait pas exagérer la rigueur d'une telle jurisprudence, que ne paraît du reste avoir consacrée, quant à présent, aucun arrêt de la Cour de cassation.

Si certaines indications, comme celle du nombre des wagons à fournir, sont essentielles, il en est d'autres, celles relatives au poids ou même à la nature, par exemple, qui ont souvent un caractère tout à fait accessoire et peuvent en outre être suppléées par des preuves ou un faisceau de présomptions établissant que le chemin de fer était suffisamment renseigné à leur égard; enfin, même en admettant qu'une demande irrégulière ne lie pas nécessairement l'administration à qui elle est adressée, il ne s'ensuit pas que cette demande doive être tenue pour nulle, surtout si la gare qui l'a reçue l'a portée sur le registre *ad hoc* ou lui a donné un commencement d'exécution.... On entrevoit dès lors la possibilité que certains cas réunissent un ensemble de circonstances méritant l'examen, et susceptibles d'entraîner des solutions tout autres que celles de l'arrêt ci-dessus.

En conséquence on se gardera bien de poser ici le principe que toute demande de wagons manquant de quelque une des indications prévues est *nulle* de plein droit.

**893.** D'après le paragraphe 2 des dispositions que l'on étudie en ce moment, les expéditeurs peuvent « par une seule et même lettre » demander des wagons pour des jours différents. Cette faculté, dont l'application a été montrée n° 394, n'appelle, par la manière dont elle est libellée, qu'une seule observation : l'expression « par une même lettre » a certainement un sens tout à fait large et peut s'appliquer à toute communication écrite, même à la dépêche télégraphique et au message téléphoné; mais elle ne peut s'appliquer aux communications verbales, notamment à celles qui seraient faites directement par téléphone. Dans ce cas, s'il est demandé des wagons pour plusieurs jours différents, on doit considérer les demandes pour chaque jour distinct comme « demandes de fourniture unique ».

---

(1) Cour de Rouen, 9 mars 1910 (Ch. de fer de l'Ouest c. Société sucrière de Fontaine-le-Dun). *Sic*, Cour de Pau, 1<sup>er</sup> août 1907 (Ch. de fer du Midi c. Gieure), et nombreuses décisions analogues.

Cette remarque a son importance au point de vue de la manière suivant laquelle les demandes doivent être répondues (V. n° 897).

**894.** Indépendamment des effets que la demande de wagons doit produire sur le futur contrat de transport, effets qui seront étudiés plus loin, la gare est tenue :

1° D'enregistrer chaque demande, dès réception, sur un registre spécial (§ 3);

2° D'y répondre de certaine façon et dans un certain délai (§§ 4 et 5).

**895.** L'obligation d'enregistrer chaque demande dès son arrivée est absolue, mais le public n'a pas le pouvoir d'en surveiller l'accomplissement.

Par contre il est bien certain que les fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale, et plus spécialement les commissaires de surveillance administrative, ont le devoir de vérifier, et peuvent à tout instant se faire représenter, les registres sur lesquels les demandes de wagons doivent être portées.

Ces registres ne figurent pas parmi ceux que désigne nommément le règlement de 1846-1901 (articles 9, 20, 42, 50, 72) comme devant leur être communiqués, mais ils rentrent certainement dans l'énumération absolument générale, que fait l'article 53 du même règlement, des documents que les compagnies sont « tenues de représenter, à toute réquisition, aux directeurs des services de contrôle ou à leurs délégués » (1). Ils sont, en effet, un excellent moyen de s'assurer que, sur cette partie du service, le principe de l'égalité est respecté.

La communication de ces mêmes registres peut évidemment être ordonnée par le juge, le cas échéant, en vue de faire la lumière sur un point contesté (V. nos 19, 48 et 554).

**896.** Le chemin de fer doit répondre, d'après le paragraphe 4, « dans la journée qui suit la réception de la demande, pourvu que celle-ci lui ait été adressée de manière à lui parvenir avant l'heure de fermeture de la gare ».

Assurément cette disposition manque quelque peu de précision et donne lieu à des observations analogues à celles qui ont été formulées,

---

(1) Règl. de 1846-1901, art. 53 : « Les compagnies seront tenues de représenter, à toute réquisition, aux directeurs des services de contrôle ou à leurs délégués, leurs registres et pièces de dépenses et de recettes, leurs circulaires et ordres de service, les traités qu'elles ont passés avec d'autres entreprises de transport et, en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée aux services de contrôle. »

n° 373, à propos de l'envoi des avis d'arrivée : notamment l'avis par exprès est le seul moyen à peu près sûr de faire remettre à une gare une demande de wagons sans qu'il puisse y avoir contestation sur le moment où cette demande est parvenue.

Encore n'est-on pas bien fixé, même quand la demande est portée par exprès, sur ce qu'il faut entendre par l'heure de fermeture de la gare. Les articles 5 et 13 de l'arrêté du 12 juin 1866 (V. n° 459) ne visent que la réception et la livraison des marchandises : ils ne sont par conséquent pas applicables. Le fussent-ils, qu'il faudrait encore se demander si l'on doit se baser sur les heures de fermeture des gares de petite vitesse, parce qu'il s'agit de transports à petite vitesse, ou si l'on peut valablement apporter une demande tant que les services de grande vitesse sont ouverts, puisqu'il y a toujours un employé au moins « ayant qualité pour répondre au public sur toutes questions » (V. n° 558), et apte, par conséquent, à recevoir les demandes de wagons ou à les refuser, sous la responsabilité de son administration, s'il jugeait l'heure tardive.

A défaut d'indications réglementaires précises et de jurisprudence sur cette question, on peut conclure au moins que, si une demande apportée par exprès a été effectivement acceptée par un agent, la gare n'est plus fondée à prétendre, quelle que soit l'heure où cette demande a été reçue, qu'elle est parvenue trop tard.

Il convient d'ajouter que, en cas de demande de wagons apportée à la gare par un exprès, il est prudent d'exiger, de l'employé à qui cette demande est remise, l'émargement prescrit par l'alinéa final de l'article 32 de l'arrêté du 27 octobre 1900 (*supra*, n° 367).

**897.** Pour ce qui est des renseignements que doivent contenir les réponses faites par les gares aux demandes de wagons, il y a lieu de distinguer suivant qu'il s'agit d'une « demande de fourniture unique » ou d'une « demande de wagons pour des jours différents ».

Dans le premier cas, la réponse, faite le lendemain de la réception de la demande, doit « informer l'expéditeur des jour et heure où les wagons seront mis à sa disposition » (§ 4). Dans le second, la réponse faite le lendemain de la réception de la demande, peut indiquer seulement « les jour et heure où la première livraison de matériel sera faite » (*Ibid.*); les livraisons à faire ultérieurement seront annoncées par des avis envoyés de façon à parvenir à l'expéditeur « la veille, au plus tard », du jour où elles devront avoir lieu (§ 5).

On voit par là quel est l'intérêt de la distinction à faire entre les demandes de « fourniture unique » et celles formulées « par une seule et même lettre » pour des jours différents.



Dans l'exemple donné n° 394, il s'agissait d'un expéditeur ayant demandé *cinq* wagons pour le premier du mois, *quatre* pour le 2, *quatre* pour le 3, *trois* pour le 6, *trois* pour le 7 et *six* pour le 8; la gare avait annoncé *deux* wagons pour le 1<sup>er</sup>, *six* pour le 2, *six* pour le 3, *cinq* pour le 4 et *six* pour le 6. A supposer que les demandes eussent été faites par une seule et même lettre, remise par exprès le 25 du mois précédent, la gare était tenue de répondre le 26, en annonçant seulement la fourniture des *deux* wagons qu'elle comptait mettre à disposition le 1<sup>er</sup>; elle pouvait ensuite annoncer dans la journée du 1<sup>er</sup> la fourniture de *six* wagons pour le 2; dans la journée du 2, la fourniture de *six* wagons pour le 3, et ainsi de suite. Mais si les demandes avaient été faites par lettres séparées, même remises ensemble, la gare devait répondre à chacune d'elles dès le lendemain, ce qui, d'une part, la mettait dans la nécessité de suivre de beaucoup plus près ces demandes, et, d'autre part, permettait bien mieux à l'expéditeur de prendre ses dispositions en vue des chargements à faire.

Il est juste d'ajouter que l'exemple choisi peut être considéré comme envisageant un cas tout à fait exceptionnel et rarement réalisable : les expéditeurs sont, en général, plutôt embarrassés par la nécessité de formuler leurs demandes d'avance, et il est même assez rare que les prescriptions réglementaires soient, dans la pratique, très strictement observées; ce qui n'offre aucun inconvénient sérieux, pourvu que le principe de l'égalité soit respecté.

**898.** La gare à qui une demande de wagons a été adressée est tenue de faire connaître au demandeur, de la manière et dans les délais qui viennent d'être indiqués, les « jour et heure » où les wagons demandés seront fournis, mais il ne lui est imposé aucune règle quant à la fixation de ces jour et heure, qui sont laissés entièrement à sa convenance, dans la seule limite, ainsi qu'il sera expliqué plus loin, du délai de transport afférent à l'expédition.

Elle pourra donc fixer tel jour et telle heure de son choix, diviser la fourniture demandée pour un même jour, la faire à des heures et même à des jours différents.

Ces conséquences, qu'on pourrait croire exagérées, découlent du silence des textes. Elles sont conformes à la jurisprudence qui s'applique à la fourniture des wagons avant que cette question fût réglée, par les tarifs, aussi clairement qu'elle l'est aujourd'hui.

On peut ajouter qu'il n'est pas rare de les voir se réaliser dans les gares, lorsque se fait sentir cette pénurie de matériel contre laquelle tant de protestations s'élèvent, et qui est cependant presque inévitable au moment des grandes affluences de trafic.

Dix, vingt expéditeurs, demandent à la même gare, presque simultanément, un nombre important de wagons... Forcé est de les leur fournir partiellement, un peu à chacun, au prorata de leurs demandes, afin de les satisfaire tous et chacun dans la mesure du possible. Assurément la réglementation est, dans ce cas, plus ou moins respectée, et le principe de l'égalité reçoit une interprétation à laquelle on ne pouvait guère s'attendre. Qu'importe ! Il y a dans ces moments-là comme une situation de force majeure qui s'impose à tous, et c'est une excellente chose que si, d'une part, les chefs de gare s'efforcent de contenter le plus grand nombre d'expéditeurs, ceux-ci veuillent bien, d'autre part, ne pas se montrer trop exigeants.

899. Une autre conséquence du silence des textes est que les administrations ne sont pas, en principe, tenues de fournir à l'expéditeur, des wagons d'un type déterminé.

« La compagnie n'était astreinte », dit un arrêt de la chambre civile, « ni par son cahier des charges, ni par aucune disposition légale, à mettre à jour fixe des wagons d'un type déterminé à la disposition de l'expéditeur ; elle était seulement tenue de transporter, sans tour de faveur, la marchandise, dans les délais impartis par les règlements (1). »

En l'espèce, l'expéditeur, par lettre du 17 février 1899, avait demandé au chef de gare de Digne, pour le 22 du même mois, un wagon freiné à bestiaux, en vue d'un transport à grande vitesse ; au jour indiqué, le chef de gare, ne pouvant fournir le wagon du type demandé, avait offert un wagon ordinaire, se refusant, en outre, à promettre que les bestiaux arriveraient à destination pour le marché du lendemain. Dans ces conditions, l'arrêt est évidemment parfaitement rendu et les raisons ne manquaient pas pour que l'expéditeur fût débouté de ses prétentions : il ne pouvait, en effet, ni s'immiscer dans le service du chemin de fer, ni exiger du chef de gare la promesse que son envoi arriverait à destination dans un délai plus court que les délais réglementaires. Il s'agissait en outre d'un transport à grande vitesse, pour lequel, par conséquent, il n'y avait même pas à demander des wagons (V. n° 890), mais seulement à *annoncer l'expédition*.

L'arrêt du 12 juin 1901 peut néanmoins être pris pour base des décisions à rendre en matière de fourniture des wagons, même pour la petite vitesse, en ce qu'il rappelle ces deux principes :

1° Aucune obligation exorbitante du droit commun n'est imposée

---

(1) Cass. civ. 12 juin 1901 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Granier).

aux administrations de chemins de fer au delà de celles qui sont explicitement prévues par les règlements ou tarifs;

2° Mais il y a, au contraire, obligation formelle pour les mêmes administrations, toujours, dans tous les cas, de transporter sans tour de faveur et dans les délais réglementaires, toutes les marchandises qui leur sont remises.

Si l'on ajoute à ces deux règles les principes de la responsabilité de droit commun (*supra*, nos 62 et suiv.), le juge saisi d'un litige aura ainsi en sa possession des moyens sûrs de décider justement, en matière de fourniture de wagons, quelle que soit la cause de la contestation.

900. S'agit-il de l'application d'un tarif à clause de minimum de tonnage? L'expéditeur a-t-il demandé, par exemple (V. n° 889), à une gare de la compagnie d'Orléans, un wagon pour charger 5 000 kilos de mottes à brûler devant être transportées aux conditions des tarifs spéciaux? Bien que le tarif P. V. n° 8 de cette compagnie reprenne les mottes à brûler « par wagon de 5 000 kilos ou payant pour ce poids », aucun texte ne lui impose l'obligation formelle de fournir à l'expéditeur des wagons pouvant contenir ce poids de mottes à brûler; mais si elle ne le fait pas, il est juste qu'elle endosse la responsabilité de l'inexécution de la condition prévue à son propre tarif: l'expéditeur, qui, lui, a rempli les obligations que lui imposait ce tarif, a le droit d'en réclamer le bénéfice, et puisque c'est du fait de la compagnie qu'une partie seulement des 5 000 kilos de mottes à brûler a pu être chargée sur le wagon fourni, les prix réduits du tarif spécial P. V. n° 8 devront quand même être appliqués à l'expédition (V. n° 915).

901. S'agit-il d'une marchandise dont le transport exige des précautions particulières? qui craint la pluie, la gelée? Aucun texte n'imposant au chemin de fer l'obligation de fournir des wagons de tel ou tel modèle, couverts ou découverts, il les fournira à sa convenance... mais sous sa responsabilité, eu égard à la connaissance qu'il a de la nature de la marchandise et des précautions qu'elle exige: l'expéditeur aura suffisamment accompli son devoir en faisant connaître cette nature et en indiquant en outre les risques particuliers que le transport présente, au cas où ils seraient exceptionnels.

Ainsi des wagons ont été demandés pour un chargement de tôle de fer, marchandise qui, comme on sait, craint beaucoup la mouillure; la gare a néanmoins fourni un wagon découvert. L'expéditeur ne peut refuser ce wagon; mais si le temps est pluvieux, il pourra exiger un

emplacement couvert pour y effectuer son chargement (V. n° 1046), puis, cette opération terminée, il ne manquera pas, dans tous les cas, de faire remarquer à la gare, comme il va être expliqué sous le numéro suivant, que la marchandise ne saurait voyager à découvert sans éprouver des avaries.

902. Au cas qui vient d'être brièvement examiné sous le numéro précédent, se rattache l'importante question du bâchage.

Lorsque le chemin de fer fournit des wagons découverts à l'expéditeur qui effectue le chargement, celui-ci doit-il couvrir la marchandise de bâches, s'il estime cette précaution indispensable? Dans l'affirmative, qui doit fournir les bâches nécessaires? Enfin, au cas où le bâchage a été mal fait, à qui incombe la responsabilité des avaries qui en ont été la conséquence?

Ces questions sont fort complexes, et leur solution dépend souvent des conditions particulières du tarif applicable à l'expédition considérée; il y a donc toujours lieu de consulter ce tarif; mais, dans le cas où il serait muet sur ce point, on pourrait suivre les règles générales ci-après exposées.

Il faut distinguer deux hypothèses suivant que la marchandise, par sa nature même, telle que l'a révélée la demande de wagons, exige d'être couverte, ou suivant qu'au contraire la marchandise annoncée peut normalement voyager à découvert sans avarie, et ne demande qu'exceptionnellement, pour une raison particulière à l'expédition dont il s'agit, des précautions spéciales.

Dans la première hypothèse, le chemin de fer, ainsi qu'il a été dit au numéro précédent, fournit le wagon à sa convenance, mais sous sa responsabilité; il lui appartient donc, lorsqu'il a fourni un wagon découvert, de recouvrir la marchandise de bâches, à ses frais, risques et périls, s'il est notoire que cette précaution est nécessaire à la conservation des objets qui lui ont été confiés. Tel serait le cas pour les tôles de fer prises plus haut pour exemple.

Dans la seconde hypothèse, la situation change du tout au tout. Voici, par exemple, des pavés en granit transportés aux conditions du tarif spécial P. V. n° 11 du réseau de l'Ouest, qui ne contient aucune clause relative au type des wagons à employer pour le transport. Le chemin de fer, dans ce cas comme dans le précédent, fournira le wagon à sa convenance et sous sa responsabilité, mais cette responsabilité ne s'étendra pas au delà de la connaissance qu'il a de la nature de la marchandise et des risques auxquels elle est ordinairement exposée. Or il n'est pas douteux que les pavés en granit n'ont en général rien à craindre des intempéries, et que le transport à décou-

vert ne peut pas leur occasionner d'avaries. Par suite, si, pour une raison ou pour une autre, l'expéditeur veut que ses pavés soient couverts, il lui appartient de faire lui-même le nécessaire, à ses frais, risques et périls, et il doit être entièrement responsable des conséquences de ce conditionnement exceptionnel.

En résumé, pour toute marchandise se présentant dans des conditions normales, il y a lieu de s'en tenir à une conclusion analogue à celle de tout à l'heure : quel que soit le wagon fourni, l'expéditeur doit l'accepter; il effectuera ensuite le chargement sans avoir à s'occuper du bâchage, puisqu'on a supposé que le tarif était muet sur ce point; mais lorsqu'il remettra le wagon chargé aux mains des agents, il ne manquera pas de leur rappeler, s'il y a lieu, que la marchandise craint, en cas de transport à découvert, telle ou telle cause d'avarie : la pluie, le soleil, le vent, la gelée... Il en fera même l'objet d'une observation sur sa déclaration; on ne peut pas plus l'en empêcher qu'on ne pourrait l'empêcher de porter sur ses colis des indications comme « Fragile, — Craint l'humidité, — Haut, Bas, — Ne pas renverser », destinées à guider les agents dans les opérations de manutention auxquelles ils ont à procéder, et dans les soins à donner auxdits colis.

903. Il convient d'examiner ici un certain nombre d'arrêts récents de la Cour de cassation qui sont en contradiction formelle avec les principes qu'on vient de poser.

Le plus catégorique de ces arrêts s'exprime ainsi :

« La Cour, sur le moyen unique;

« Vu l'article 103 du Code de commerce;

« Attendu qu'en faisant la preuve de la force majeure, du vice propre de la chose ou de la faute de l'expéditeur, le voiturier se libère de la responsabilité des avaries;

« Attendu, dans l'espèce, qu'il résulte des déclarations du jugement attaqué que des sacs de superphosphate de chaux pour engrais, remis le 3 octobre 1907 par Brunet et Roy à la gare de la Plaine-Saint-Denis (réseau du Nord), pour être expédiés par petite vitesse, avec réquisition du tarif le plus réduit, à Garcet, en gare de Léchelle (réseau de l'Est), ont été avariés par suite du mauvais état de la bâche fournie par le chemin de fer;

« Attendu que, pour mettre les expéditeurs hors de cause et pour condamner la compagnie à des dommages-intérêts envers le destinataire, le jugement attaqué se fonde sur ce double motif : 1° qu'en raison de la nature de la marchandise, qu'il était nécessaire de protéger contre la mouille, la compagnie avait « l'obligation de fournir, à défaut de wagon couvert, un « wagon découvert muni d'une bâche »; 2° que le bâchage devait être opéré « sous la surveillance de la compagnie »;

« Mais attendu que le tarif applicable, au départ, était le tarif P. V. n° 100, commun aux réseaux de la Petite Ceinture, du Nord et de l'Est, participants

au transport; que le paragraphe II des dispositions « particulières » du chapitre II imposait le chargement aux expéditeurs par lesquels il a été, en effet, opéré;

« Or, attendu que le bâchage constitue l'une des opérations du chargement; qu'aucune disposition du tarif P. V. n° 100 n'imposait à la compagnie l'obligation de fournir une bâche avec le wagon découvert, employé au transport de la marchandise, et n'autorisait la perception de frais accessoires pour cette fourniture; que, dès lors, la responsabilité de la compagnie ne pouvait être engagée par la défectuosité d'une bâche mise gratuitement à la disposition de l'expéditeur et acceptée par lui sans protestation;

« Attendu, d'autre part, que la surveillance des agents de la compagnie n'avait à s'exercer qu'au point de vue du service général et de l'observation des règlements;

« D'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait, le tribunal de commerce de Provins a violé, par fausse application, l'article de loi susvisé;

« Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de commerce de Provins du 28 janvier 1908 et renvoie devant le tribunal de commerce de Melun (1). »

En se reportant au tarif visé par cet arrêt, on voit qu'il impose à l'expéditeur, comme le dit la cour, l'opération du chargement, mais qu'il est muet tant sur la nature du matériel à fournir que sur le bâchage éventuel des wagons découverts. De sorte que, dans le silence du tarif, les administrations pourraient à leur gré, quelle que fût la nature de la marchandise, fournir des wagons couverts ou des wagons découverts non munis de bâches; il appartiendrait à l'expéditeur, lorsqu'il doit effectuer le chargement, de procéder également au bâchage, si cette mesure protectrice est nécessaire à la conservation de la marchandise; enfin le chemin de fer, n'étant pas obligé de fournir une bâche, ne saurait être responsable des avaries résultant du mauvais état de celle qu'il aurait prêtée gratuitement à l'expéditeur.

Une telle jurisprudence, persistant après la loi du 17 mars 1905 (V. n° 94), ne pouvait manquer de soulever les protestations les plus vives; aussi, dès la publication des premiers arrêts rendus dans ce sens, au sujet d'expéditions auxquelles s'appliquait la loi précitée, le Sénat et la Chambre des députés ont-ils été saisis, presque simultanément, de nouvelles propositions de loi, tendant, dit l'une d'elles, « à donner au texte de l'article 103 du Code de commerce une précision et un développement tels, qu'il ne soit plus possible d'en faire une interprétation si éloignée des principes de responsabilité que le Parlement, cédant au vœu unanime de la nation, avait voulu définitive-

---

(1) Cass. civ. 8 mars 1911 (Ch. de fer de l'Est c. Garcet). Sens analogue : Cass. req. 17 mai 1909 (Boucher c. Ch. de fer d'Orléans); 7 juill. 1909 (Capot c. Ch. de fer du Midi); civ. 8 mars 1911, deux arrêts (Ch. de fer de l'Est c. Delastre et C<sup>ie</sup>, et Ch. de fer du Midi c. du Coquet).

ment consacrer » (1). D'autre part, à l'instigation du ministre des travaux publics, les administrations de chemins de fer ont soumis à l'homologation une réglementation du bâchage et du transport à découvert qui préciserait certains points laissés obscurs jusqu'ici dans les tarifs, et qui devrait, pour remplir le but poursuivi par l'Administration supérieure, n'entraîner, « pour le public, aucune surcharge par rapport à l'état de choses en vigueur », la question « de la fourniture des bâches par les compagnies et du bon état de ces bâches » devant se trouver réglée désormais « dans des conditions conformes aux besoins du commerce » (2).

Quel que doive être le sort fait à ces diverses propositions, il ne semble pas que la Cour de cassation puisse persister dans une manière de voir qui est manifestement contraire aux intentions du législateur, et qui repose, d'ailleurs, sur des erreurs d'appréciation certaines.

Seul paraît juste le principe qu'une administration de chemins de fer ne peut être responsable de la défectuosité d'une bâche qu'elle a fournie sans y être obligée; encore ce principe est-il lui-même contestable, étant donné que, comme l'a fait remarquer le *Bulletin des Transports* (3), en commentaire d'un arrêt de la cour de Toulouse (4), « aux termes de l'article 15 de l'ordonnance de 1846-1901, tout le matériel d'exploitation doit être constamment maintenu dans un bon état d'entretien » et, « dès lors, la seule présence, dans le service, d'une bâche en mauvais état constitue une faute ».

Mais même en admettant que le chemin de fer n'encoure aucune responsabilité pour les conséquences du mauvais état d'une bâche qu'il a fournie gracieusement, encore faudrait-il se demander si vraiment la fourniture en avait été faite à titre gracieux, et si vraiment l'expéditeur était tenu de se préoccuper du bâchage et d'y procéder au besoin. Sur ces points, les seuls arguments de la Cour de cassation consistent à dire « qu'aucune disposition du tarif appliqué n'imposait à la compagnie l'obligation de fournir une bâche avec le wagon découvert employé au transport », et à affirmer *ex cathedra* que « le bâchage constitue l'une des opérations du chargement ».

Là est certainement l'erreur fondamentale qui ruine tout le système. Les devoirs et la responsabilité des chemins de fer ne sont pas limités, en effet, aux seules obligations que leur imposent expressément les règlements ou les tarifs : ils sont soumis, comme les autres

(1) Sénat, 1909, n° 279; proposition de loi présentée par M. D. DELAHAYE, p. 15. Cette proposition, amendée, a été votée par le Sénat le 19 déc. 1911.

(2) Circ. min. (aux chambres de commerce) 2 avril 1910.

(3) 1<sup>er</sup> sept. 1909, p. 134, col. 2.

(4) 4 août 1909 (Ch. de fer du Midi c. Vernaz et Fos).

voituriers, aux principes du droit commun (V. nos 164 et 165), que les règlements et tarifs peuvent bien développer et préciser, mais auxquels ils ne peuvent déroger que dans la limite prévue par les lois mêmes (V. n° 174).

On a vu, par exemple, n° 524, que, l'envoi d'un avis d'arrivée n'étant prescrit ni par les règles du droit commun ni par la réglementation spéciale, les chemins de fer ne sont pas obligés d'aviser les destinataires de l'arrivée des colis qui leur sont adressés en gare; mais, par contre, bien que les règlements et tarifs de chemins de fer ne contiennent rien au sujet de la procédure à suivre en cas de contestation à l'arrivée, ni au sujet des prescriptions et forclusions concernant le contrat de transport, l'application, aux transports par chemin de fer, des articles 105, 106 et 108 du Code de commerce (*supra*, nos 146, 123 et 140) est aussi incontestable qu'incontestée.

De même, lorsque le tarif régissant une expédition ne prévoit rien ni en ce qui concerne le type du matériel à fournir, ni en ce qui concerne le bâchage, il y a lieu de faire application sur ces points des principes résultant du droit commun (V. n° 205).

Pierre, expéditeur, traite avec Paul, voiturier, pour le transport d'une certaine machine agricole : « Je veux bien la prendre », déclare celui-ci, « mais, comme elle est d'un maniement difficile, il est entendu que vous en ferez vous-même le chargement sur ma voiture. » Pierre, acceptant cette condition, n'aura cependant pas à se préoccuper du véhicule que Paul compte employer au transport; il lui importe peu de savoir si ce véhicule aura deux ou quatre roues, si ce sera une charrette, un fardier ou un fourgon, si ses essieux offriront une résistance suffisante, s'il sera couvert ou découvert... C'est l'affaire du voiturier, qui a dû s'informer de la nature, du poids, même du volume de l'objet à transporter, en un mot de celles des caractéristiques de cet objet qu'il lui était utile de connaître avant de conclure le contrat; quant à l'expéditeur, une fois qu'il aura placé ledit objet sur la voiture quelconque amenée par Paul, et à la place quelconque que Paul lui aura désignée sur cette voiture, ses obligations à cet égard seront remplies; il ne viendra à personne l'idée qu'il puisse avoir en outre à couvrir la machine d'une bâche, même gracieusement prêtée par Paul : la protection de la marchandise en cours de route incombe au voiturier; le bâchage, en droit commun, n'est pas « l'une des opérations du chargement »; il ne peut pas avoir été compris implicitement dans la stipulation relative à ce dernier.

Tout au plus, comme il a été expliqué sous le numéro précédent, *in fine*, pourrait-on engager Pierre, s'il voit sa marchandise rester découverte, à en avertir, pour plus de sûreté, le voiturier : « Cette



machine craint l'eau; s'il pleut ou si seulement l'air devient humide, il sera nécessaire que vous la couvriez ». A quoi Paul pourra répondre : « Soyez tranquille; je connais les obligations de ma profession; je sais qu'il est de mon devoir, en tant que voiturier, d'apporter à la conservation des choses qui me sont confiées les soins d'un bon père de famille, comme si ces choses m'appartenaient à moi-même (C. civ., art. 1137, 1782, 1927; *supra*, n° 51); pensez-vous que si votre machine était mienne je la laisserais dehors, au brouillard ou sous la pluie? Et, d'ailleurs, ne suis-je pas responsable *a priori* de toute avarie survenue en cours de route (C. com., art. 103; *supra*, nos 86 et 94)? »

Voilà ce que disent les principes du droit commun.

Dans le silence du tarif sur le type des wagons à fournir et sur le bâchage, le chemin de fer est donc bien libre de fournir lesdits wagons à sa convenance, et il n'a aucune obligation précise d'y joindre une bâche ni de procéder au bâchage, mais il demeure responsable des mesures qu'il jugera à propos de prendre à ce point de vue.

Au surplus, n'est-il pas responsable *a priori*, comme vient de le dire si bien le voiturier Paul, de « toute avarie survenue en cours de route? »

Sur ce point encore, de fréquentes erreurs sont commises par les tribunaux inférieurs, et, si certaines décisions ont été censurées, elles l'ont dû au soin qu'elles avaient pris de rechercher la faute du chemin de fer, au lieu de s'en tenir à la présomption de responsabilité établie par l'article 103 du Code de commerce. Dans l'arrêt de cassation rapporté ci-dessus, ne voit-on pas le jugement attaqué se fonder « sur ce double motif : 1° qu'en raison de la nature de la marchandise, qu'il était nécessaire de protéger contre la mouille, la compagnie avait « l'obligation de fournir, à défaut de wagon couvert, un wagon « découvert muni d'une bâche »; 2° que le bâchage devait être opéré « sous la surveillance de la compagnie »? Ne suffisait-il donc pas de constater que la compagnie n'avait pas apporté les preuves mises à sa charge par l'article 103?

« Il n'est pas un seul des textes relatifs à la responsabilité contractuelle, et spécialement à celle du voiturier », écrit M. Josserand (1), « qui se réfère, expressément ou tacitement, de loin ou de près, à cette idée de faute dont on a abusé jusqu'à l'obsession. La responsabilité du débiteur jaillit jusqu'à plus ample informé de la seule inexécution des obligations qui lui incombaient; or il n'est rien moins que certain et il n'y a pas lieu de présumer que cette inexécution lui soit imputable; elle peut provenir de causes très variables dont le créancier

(1) *Loc. cit.* (*supra*, 203, p. 119, note 1), n° 564, p. 460.

n'a pas à se préoccuper. Comme l'observe M. PLANIOL (1) : « Nul n'a le droit d'affirmer que le débiteur est en faute, puisqu'on n'en sait rien, et on n'a pas besoin de le savoir pour le condamner. Il suffit de constater qu'il existe une obligation dont l'extinction n'est pas prouvée. » M. FROMAGEOT (2) n'est pas moins affirmatif : « C'est donc à tort que l'on considérerait l'article 1784 du Code civil comme posant une présomption de faute à la charge du voiturier par dérogation au droit commun; la loi ne fait, au contraire, qu'appliquer là la règle générale des contrats, et l'obligation de restituer la valeur de la chose en cas de perte, ne naît pas de la faute réelle ou présumée du voiturier, mais seulement de l'engagement qu'il a pris de conserver et de restituer cette chose. »

En résumé, à quelque point de vue que l'on se place, l'étude des arrêts dont on vient de parler n'apportera aucune modification à la fermeté des conclusions formulées nos 901 et 902.

904. La seule disposition qui soit de nature à inciter les administrations à mettre un certain empressement à fournir aux expéditeurs les wagons qu'ils demandent, est celle qui, dans le texte cité n° 888, fait l'objet du paragraphe 6.

En vertu de cette disposition, les délais de transport courent, soit du lendemain de la demande, soit du jour indiqué par l'expéditeur pour la fourniture, mais c'est, dans tous les cas, la demande elle-même qui détermine le point de départ du délai : si le chemin de fer met trois, quatre, cinq jours pour fournir les wagons, il aura trois, quatre, cinq jours de moins pour effectuer le transport, et il est d'autant mieux engagé à se hâter, que, les conditions de l'expédition lui étant incomplètement indiquées par la demande, il n'a qu'une notion très incertaine sur l'étendue du délai dont il pourra disposer.

Le paragraphe 7 rend les obligations du chemin de fer plus étroites encore, en stipulant que « les délais *seront augmentés des retards* que subirait le chargement »; d'où cette conséquence que la durée de cette opération, tant qu'elle ne dépasse pas les limites fixées par l'article 28 de l'arrêté sur les frais accessoires (V. n° 390), doit être prise sur le délai total (puisque seuls les retards doivent être ajoutés à ce délai) : c'est donc autant de moins pour l'exécution du transport.

La gare se voit ainsi forcée de répondre aux demandes et de fournir les wagons au plus vite, afin de se ménager un temps suffisant pour effectuer le transport dans les délais légaux.

---

(1) Note dans DALLOZ, 1896, p. 459.

(2) *De la faute comme source de responsabilité en droit privé*, p. 243.

905. Cette réglementation présente pour les expéditeurs des garanties suffisantes, à condition qu'elle soit respectée. A cet effet il est prudent, de leur part, d'indiquer sur les déclarations d'expédition la date de la demande de wagons correposndante, et d'exiger de la gare une mention analogue sur le récépissé.

Sans doute, cette mention n'est pas nommément prévue parmi celles qui doivent figurer au récépissé, mais elle est implicitement comprise dans l'indication du délai de transport, laquelle est obligatoire. Dès l'instant que le point de départ du délai n'est plus, comme pour les expéditions ordinaires, le jour de la remise de la marchandise, il doit figurer sur le récépissé : sans cela l'indication relative au délai serait, sinon mensongère, dépourvue tout au moins de signification (1).

906. Pour en avoir fini avec la procédure de la fourniture des wagons, il reste un mot à dire des paragraphes 8 et 9, d'après lesquels toutes les règles concernant les avis d'arrivée des marchandises (V., n° 367, l'article 32 de l'arrêté fixant les frais accessoires) sont également applicables aux demandes de l'expéditeur et aux réponses des administrations concernant les demandes de wagons.

907. La réciprocité s'étend même jusqu'à la tenue du registre des communications téléphoniques, qui, lorsqu'il appartient à un particulier, doit, à l'instar de celui du chemin de fer, être coté et paraphé par le commissaire de surveillance administrative.

Bien entendu, ce fonctionnaire ne devra pas avoir à se déplacer : les registres à parapher lui seront apportés soit à la gare de sa résidence, soit, après entente avec lui, dans l'une des gares de sa circonscription.

908. On remarquera enfin, au sujet de la fourniture des wagons, que si les demandes sont impuissantes à nouer le contrat de transport, puisqu'elles en laissent l'objet imprécis, elles n'en créent pas moins, entre l'expéditeur et le chemin de fer, des obligations, d'une nature toute particulière sans doute, mais susceptibles de se résoudre en dommages-intérêts au profit de l'un comme de l'autre.

L'expéditeur qui, après avoir demandé des wagons, ne les aura pas chargés et fera connaître qu'il renonce à son expédition, sera tenu, outre les frais de stationnement dus en vertu de l'arrêté relatif aux frais accessoires (V. n° 387 et suiv.), de réparer le préjudice qu'il aura pu causer au chemin de fer en lui adressant un « fol avis » et laissant finalement sans emploi les wagons demandés.

(1) *Sic* Circ. min. 19 mars 1908.

Quant au chemin de fer, s'il ne peut, par le seul effet d'une demande de wagons, encourir la responsabilité directe de l'exécution tardive du transport que l'expéditeur avait en vue, il n'en sera pas moins responsable, envers ledit expéditeur, du dommage résultant, par exemple, de ce qu'il ne lui aura pas répondu dans le temps prescrit, ou encore de ce qu'il lui aura fourni tardivement les wagons dont il lui avait annoncé la mise à disposition; ce dommage pourra même atteindre et dépasser celui qui résulterait d'un simple retard dans le transport, car non seulement le départ de la marchandise se sera trouvé différé, mais des frais auront pu être occasionnés par un double apportage à la gare.

909. A ce sujet il est intéressant de noter que si le chemin de fer laisse sans réponse une demande de wagons faite pour un jour déterminé, l'expéditeur peut considérer ce silence comme équivalant à une acceptation de faire la fourniture à la date qu'il a indiquée.

Ce principe a été admis par la Cour de cassation dans un arrêt qui s'exprime ainsi :

« Il résulte des constatations du jugement attaqué :

« 1<sup>o</sup> Que Maurice, négociant à Limoges, a adressé, le 17 janvier 1904, à la gare de Nieul, pour le 20 janvier à 9 heures du matin, une demande de fourniture d'un wagon, afin d'effectuer, à destination de Paris, une expédition de pommes de terre en vrac, aux conditions du tarif spécial P. V. n<sup>o</sup> 2, et que le wagon n'a été mis à sa disposition, le 20, qu'à une heure trop tardive pour qu'il pût l'utiliser dans la journée;

« 2<sup>o</sup> Que la compagnie du chemin de fer d'Orléans, n'ayant, avant cette date, adressé aucun avis à l'expéditeur, ne s'était pas conformée aux prescriptions sus-rappelées, et que cette faute de la compagnie a causé à Maurice un préjudice résultant de ce que les bouviers qu'il avait envoyés à la gare le 20 janvier, au matin, ont « dû repartir pour leur lointain domicile », sans avoir procédé au chargement des marchandises;

« En condamnant, dans ces circonstances, la compagnie des chemins de fer à des dommages-intérêts envers le défendeur à la cassation, le tribunal de commerce de Limoges (1) n'a violé aucune des dispositions légales visées au moyen (2). »

#### *Utilisation des wagons fournis*

910. Le paragraphe lettre *a* de l'article 7 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse, est ainsi conçu :

« *a*) Charges complètes des wagons. — L'expéditeur qui, aux termes

---

(1) 22 juin 1904.

(2) Cass. civ. 25 juill. 1906 (Ch. de fer d'Orléans c. Maurice); *Adde* Cass. req. 5 juill. 1909 (Ch. de fer d'Orléans c. Martin frères).

du tarif, effectue le chargement, a la faculté d'utiliser la capacité entière du wagon, à la condition de ne pas dépasser la charge maximum que ce wagon peut porter, ni les dimensions des gabarits des administrations participantes. »

911. Ce paragraphe de l'article 7 prévoit très explicitement la faculté pour l'expéditeur d'employer la capacité totale du wagon mis à sa disposition, mais il n'indique point que ce wagon doive lui être exclusivement réservé, et rien n'interdit au chemin de fer d'occuper, le cas échéant, par d'autres marchandises, la partie disponible.

Il doit en être ainsi, à plus forte raison, lorsque le tarif prévoit seulement un minimum de tonnage *par expédition*; rigoureusement, il pourrait être fourni, dans ce cas, un wagon sur lequel d'autres marchandises seraient déjà placées : l'expéditeur ne peut pas plus exiger un wagon entièrement vide qu'un wagon de tel ou tel modèle; il n'a qu'à charger sa marchandise sur le ou les véhicules qu'on lui désigne; le reste ne le regarde point : c'est l'affaire du chemin de fer, qui reste toujours responsable de la bonne conservation de la marchandise et de sa remise au destinataire telle qu'il l'a reçue de l'expéditeur.

Mais ce sont là des principes purement théoriques. Pratiquement il n'est guère admissible qu'on laisse plusieurs expéditeurs placer successivement leurs marchandises sur un même wagon : cela présenterait, et pour ces expéditeurs, et pour le chemin de fer lui-même, les plus graves inconvénients.

### *Taxation*

912. Le texte du paragraphe lettre *a* de l'article 7 a été donné n° 910; voici quelles sont les autres dispositions (§§ lettres *b*, *c*, et *d*) du même article.

« *b*) Charges incomplètes (des wagons). — Tout envoi dont le poids est inférieur au minimum, soit par expédition, soit par chargement de wagon, exigé par le tarif spécial, est taxé, suivant qu'il y a avantage pour l'expéditeur, soit au prix et pour le minimum de poids de ce tarif, soit d'après les tarifs généraux ou spéciaux de chaque administration.

« *c*) Excédent de poids. — Pour les tarifs spéciaux applicables avec un minimum de tonnage par wagon, une expédition dont le poids est supérieur à ce minimum est taxée au prix de ce tarif, si elle peut être chargée dans un seul wagon.

« Dans le cas où elle ne pourrait être chargée dans un seul wagon, l'excédent de poids à charger dans un autre wagon, s'il est inférieur

au minimum exigé par wagon, est taxé comme il est dit au paragraphe *b*.

« Dans tous les cas où il y a lieu à application du tarif spécial, l'expédition entière est régie par les conditions de ce tarif.

« *d*) Minimum de poids. — Le minimum de poids par wagon complet ou par expédition peut être constitué par des marchandises désignées, soit dans un même tarif, soit dans des tarifs différents, avec les mêmes barèmes ou les mêmes prix exceptionnels, pourvu que ces marchandises soient assujetties par lesdits tarifs aux mêmes conditions particulières, qu'elles soient expédiées par un même expéditeur à un même destinataire et qu'enfin elles ne puissent se nuire ou s'avarier par le contact.

« Sous les mêmes conditions, le minimum de poids peut également être constitué par des marchandises désignées avec des barèmes ou des prix exceptionnels différents, en payant comme si le poids total était exclusivement constitué par la marchandise taxée au prix le plus élevé (1). »

**913.** Le paragraphe *b* explique quelle application devra être faite, au point de vue de la taxe, des clauses « par wagon complet de *n* kilos ou payant pour ce poids » et « par expédition de *n* kilos ou payant pour ce poids », lorsque le poids de la marchandise n'atteindra pas le minimum prévu.

Le mode de taxation à adopter s'établit de la façon suivante : on calcule, d'une part, le prix fourni par l'application du tarif sur le tonnage minimum prévu; on recherche, d'autre part, quel est le prix que donnerait, appliqué au poids réel de l'expédition, le tarif le plus avantageux parmi les tarifs généraux ou spéciaux ne contenant pas de conditions de tonnage ou dont les conditions de tonnage, s'ils en contiennent, sont remplies par l'expédition considérée : le plus faible des résultats obtenus constitue la taxe.

Ci-après un exemple d'application.

Le tarif spécial commun P. V. n° 114 (chapitre 6), pour les relations Ceintures, Est, Nord et Ouest, reprend les bornes en fonte moulée (2), avec application d'un barème n° 2 aux expéditions d'au moins 50 kilos et d'un barème n° 5 aux expéditions par wagon chargé d'au moins 5 000 kilos; le barème n° 5 est, naturellement, plus

---

(1) Les tarifs des réseaux du Nord et de l'Est contiennent, outre les dispositions du paragraphe *d*, quelques stipulations particulières.

(2) Dans la nomenclature du tarif cette marchandise est désignée de la manière suivante : « Fonte d'acier ou de fer moulée; *Bornes* ».

réduit que le barème n° 2, et celui-ci est lui-même plus réduit que les prix de la 3<sup>e</sup> série des tarifs généraux, applicable à la même marchandise, mais les barèmes 2 et 5 du tarif 114 comportent l'un et l'autre des paliers initiaux de 50 kilomètres sur chacun des réseaux expéditeur et destinataire, et de 150 kilomètres sur le parcours total (1).

Soit une expédition de 2 800 kilos de bornes en fonte allant de Montataire (réseau du Nord) à Honfleur (réseau de l'Ouest) et stipulée *via* Gisors. La distance de Montataire à Gisors est de 68 kilomètres, celle de Gisors à Honfleur de 141 kilomètres, ce qui donne un parcours total de 209 kilomètres. Les paliers initiaux étant dépassés, il ne pourra évidemment y avoir hésitation qu'entre les prix du barème 2, calculés sur 2 800 kilos, et ceux du barème 5, calculés sur le minimum de 5 000 kilos. Ces barèmes donnant respectivement, pour la distance de 209 kilomètres, des prix de 16<sup>f</sup> 54 (2) et de 8<sup>f</sup> 8975 (3) par tonne, le calcul des taxes correspondantes se fera de la manière suivante :

$$\text{Barème 2 : } 16^f 54 \times 2^t 8 = 46^f 30;$$

$$\text{Barème 5 : } 8^f 8975 \times 5^t = 44^f 50.$$

C'est le prix de 44<sup>f</sup> 50 qui devra être appliqué (4).

Si l'on suppose maintenant que l'expédition va seulement de Montataire à Étrépagny, la distance de Gisors à Étrépagny n'étant que de 16 kilomètres, le jeu des minimums de parcours va peut-être donner des résultats différents.

Pour que les prix des barèmes 2 et 5 soient applicables, il faut tout d'abord compter un minimum de parcours de 50 kilomètres sur chacun des réseaux expéditeur et destinataire.

(1) En outre, ces barèmes ne sont applicables qu'aux relations Est-Ouest et Nord-Ouest, dans les deux sens.

(2) Y compris les frais de chargement, de déchargement et de gare, qui doivent être ajoutés en vertu d'une clause spéciale du tarif (V. n° 341).

(3) Y compris les frais de gare, qui doivent être ajoutés en vertu d'une clause spéciale du tarif (V. n° 341).

(4) Ce prix de 44<sup>f</sup> 50 est bien le plus réduit correspondant à l'itinéraire de l'hypothèse (*via* Gisors), mais pour une expédition de 2 800 kilos de bornes en fonte de Montataire à Honfleur sans réquisition d'itinéraire la taxe la plus économique s'obtiendrait par l'itinéraire détourné *via* Argenteuil, de la manière suivante :

De Montataire à Argenteuil, 53 kilomètres, tarif P. V. n° 14 Nord, barème C plus 0<sup>f</sup> 95 . . . . . 5<sup>f</sup> 20

D'Argenteuil à Honfleur, 190 kilomètres, tarif P. V. n° 14 Ouest, § 6, prix ferme de Batignolles à Honfleur, applicable à Argenteuil en vertu d'un « avis important concernant les tarifs spéciaux P. V. Ouest » . . . . . 9 50

TOTAL par tonne . . . . . 14<sup>f</sup> 70

Soit pour 2 800 kilos : 14<sup>f</sup> 80  $\times$  2<sup>t</sup> 8 = 41<sup>f</sup> 15.

Le parcours Nord (Montataire-Gisors) est suffisant, puisqu'il atteint . . . . . 68 kilomètres

Au contraire, le parcours Ouest (Gisors-Étrépa-  
gny) n'étant que de 16 kilomètres doit être compté  
pour . . . . . 50 —

Ensemble . . . . . 118 kilomètres

Ce chiffre n'atteignant pas le minimum de 150 kilomètres prévu au chapitre VI du tarif 114, c'est sur ce minimum que doivent être appliqués les barèmes 2 et 5.

Ces barèmes donnent respectivement, pour la distance de 150 kilomètres, des prix de 13 francs (1) et de 7<sup>f</sup> 15 (2), dont la comparaison fait ressortir les résultats suivants :

Barème 2 :  $13 \times 2,8 = 36^f 40$ ;

Barème 5 :  $7^f 15 \times 5 = 35^f 75$ .

C'est encore le barème 5 qui donne les prix les plus bas; mais il est permis ici de se demander si les tarifs généraux ne fourniraient pas une taxe plus avantageuse encore, car le prix d'après le barème 2 a été calculé sur une distance supérieure de 66 kilomètres à la distance réelle, et il est dès lors possible que ce prix soit supérieur à celui que donnerait le barème de la 3<sup>e</sup> série du tarif général, appliqué sur la distance effectivement parcourue (3).

La taxe, au tarif général, s'établit de la manière suivante :

Frais de manutention au départ (V. n° 341), par tonne . . . . .	0 <sup>f</sup> 75
Parcours Nord, 68 kilomètres, 3 <sup>e</sup> série . . . . .	8 15
Transmission du Nord à l'Ouest, à Gisors (V. n° 351). . . . .	0 40
Parcours Ouest, 16 kilomètres, 3 <sup>e</sup> série . . . . .	1 90
Frais de déchargement et de gare à l'arrivée (V. n° 341). . . . .	0 75
TOTAL, par tonne. . . . .	11 <sup>f</sup> 95

Soit, pour 2 800 kilos,  $11^f 95 \times 2^t 8 = 33^f 45$ .

Cette taxe, plus réduite que celle fournie par le chapitre 6 du tarif 114, sera celle de l'expédition considérée, à moins que d'autres

(1) Y compris les frais de chargement, de déchargement et de gare, qui doivent être ajoutés en vertu d'une clause spéciale du tarif (V. n° 341).

(2) Y compris les frais de gare, qui doivent être ajoutés en vertu d'une clause spéciale du tarif (V. n° 341).

(3) Cette question ne se posait pas pour l'expédition de Montataire à Honfleur, car le barème 2, appliqué sur la distance réelle, doit nécessairement donner des prix plus réduits que ceux du tarif général. Toutefois, le calcul pouvait être fait à titre de vérification.



chapters du tarif 114 ou l'application successive des tarifs intérieurs des réseaux du Nord et de l'Ouest ne donnent des résultats plus avantageux encore.

C'est à cette dernière combinaison qu'il faudrait s'arrêter en fin de compte et la taxe serait obtenue au moyen du calcul ci-après :

Frais de chargement et de gare au départ, par tonne. . . . .	0 <sup>f</sup> 75
Parcours Nord, 68 kilomètres, tarif 14, barème C. . . . .	5 45
Transmission du Nord à l'Ouest, à Gisors . . . . .	0 40
Parcours Ouest, 16 kilomètres, tarif 14, barème C <i>bis</i> . . . . .	0 95
Frais de déchargement et de gare à l'arrivée . . . . .	0 75
TOTAL, par tonne. . . . .	<u>8<sup>f</sup> 30</u>

Soit, pour 2 800 kilos,  $8^f 30 \times 2^t 8 = 23^f 25$ .

914. Bien entendu, les prix de transport appliqués à une expédition entraînent avec eux, dans tous les cas, application corrélatrice des conditions dont ils ne doivent jamais être abstraits, c'est-à-dire les conditions propres au tarif dans lequel ils figurent.

Lorsque, notamment, ce sont les prix des tarifs généraux qui sont perçus, les administrations, conformément au principe énoncé ou rappelé nos 861, 871 et 880, n'ont plus droit, quelles qu'aient été les réquisitions de l'expéditeur, à aucun des avantages stipulés par les tarifs spéciaux.

Mais tel n'était pas ici le cas, et puisque l'on aboutit finalement à l'application des prix des tarifs spéciaux intérieurs n° 14 des réseaux du Nord et de l'Ouest, les conditions du transport seront respectivement déterminées par ces mêmes tarifs, sur chacun des tronçons Nord et Ouest du parcours total.

915. La question de taxation qui fait l'objet des numéros précédents a visé tout aussi bien les expéditions chargées par les soins des administrations de chemins de fer, que celles dont le chargement est fait par l'expéditeur, et il y a lieu, dans l'un et l'autre cas, de faire application, en le généralisant, du principe formulé n° 900, à savoir, que si, du fait du chemin de fer, les wagons employés au transport ne peuvent recevoir le minimum de chargement prévu au tarif, les prix réduits de ce tarif n'en doivent pas moins être appliqués à l'expédition.

Mais après avoir ainsi formellement énoncé cette règle, tant elle semble évidente, on doit se hâter d'ajouter qu'un arrêt de rejet, rendu le 18 avril 1904 par la Chambre des requêtes, paraît admettre une thèse absolument opposée, et précisément à l'occasion d'expédi-

tions dont le chargement avait été fait par le chemin de fer, en l'espèce la compagnie du Nord :

« Attendu, d'une part », dit cet arrêt, « que les tarifs de chemins de fer doivent être appliqués rigoureusement et à la lettre, soit en faveur, soit au préjudice des compagnies de chemins de fer et des expéditeurs ou des destinataires; d'autre part, que les compagnies de chemins de fer sont liées par les réquisitions de tarifs qui leur sont adressées et tenues de s'y conformer strictement; que si, en raison du volume des fûts expédiés aux sieurs Marchand frères, et de l'obligation de ne pas dépasser les dimensions du gabarit de la compagnie, la compagnie du Nord n'a pu charger ces fûts jusqu'à concurrence de 4 000 kilos pour chaque wagon complet, il résulte des constatations de l'arrêt attaqué qu'elle a employé la capacité entière des wagons et n'a utilisé que le nombre de wagons strictement nécessaire pour effectuer le transport dans les conditions normales (1). »

On remarquera que la question de droit n'est pas nettement élucidée par la Cour de cassation; il semble que si les 4 000 kilos prévus au tarif n'avaient pu être chargés sur un seul wagon, cela provenait du volume exceptionnel des fûts en litige; il n'en était rien cependant, car il s'agissait de fûts pétroliers, en fer, de contenance courante, eu égard à leur poids.

L'arrêt de la cour de Douai (2) que la chambre des requêtes a maintenu, n'était guère plus explicite. Il s'exprimait en ces termes :

« Mais attendu qu'il résulte des documents de la cause que, pour les treize expéditions litigieuses, la compagnie du chemin de fer du Nord, sans d'ailleurs que l'expéditeur ait formulé aucune demande ou aucune critique, s'est servie de wagons ordinaires du type en usage sur ses lignes, chargés à plein chargement; que la prétention des appelants de contraindre la compagnie à n'employer que des wagons de dimensions suffisantes pour contenir un nombre de fûts vides atteignant en poids le tonnage fixé comme minimum au tarif adopté, ne saurait être accueillie;

« Attendu qu'en dehors de cette conséquence inadmissible que la compagnie serait ainsi tenue d'avoir un matériel pour chaque nature de marchandise, il est constant que les tarifs doivent être appliqués à la lettre;

« Attendu que la compagnie n'est astreinte par aucune disposition à fournir des wagons de dimensions particulières et exceptionnelles; que sans doute elle ne peut fractionner arbitrairement le chargement des objets qui lui sont confiés pour les transporter; qu'elle doit seulement, ainsi qu'elle l'a fait d'ailleurs en l'espèce, employer la capacité entière des wagons ordinaires de son exploitation et n'utiliser ainsi que le nombre de wagons rigoureusement nécessaire pour effectuer le transport dans des conditions de sécurité que la prudence lui impose. »

---

(1) Cass. req. 18 avril 1904 (Marchand frères c. Ch. de fer du Nord).

(2) Arrêt du 15 avril 1902.

Enfin le tribunal de première instance (1), qui avait statué dans le même sens, basait surtout sa décision sur ce que, d'après le tarif P. V. n° 25 Nord, le chargement devait être opéré par l'expéditeur; il y avait dans cette affirmation une véritable erreur matérielle, qui d'ailleurs a été relevée par la cour d'appel.

On ne saurait attacher beaucoup d'importance aux décisions qui viennent d'être rappelées : on en a parlé surtout pour ne point paraître les avoir ignorées ou volontairement passées sous silence.

La clause du minimum de tonnage par wagon, dit avec juste raison la circulaire ministérielle du 4 juillet 1888 dont il a été parlé n° 854, « n'est acceptable que si le tonnage indiqué peut être effectivement chargé dans le wagon mis à la disposition de l'expéditeur »; il en est de même *a fortiori* lorsque le chargement est fait par le chemin de fer lui-même; il est donc permis de supposer que si la jurisprudence résultant des décisions ci-dessus devait s'affirmer et prévaloir, l'Administration supérieure se verrait contrainte, soit de ne plus homologuer aucun tarif à clause de minimum de tonnage par wagon, sans se faire donner l'assurance que le matériel normal de la compagnie peut contenir un chargement, de la marchandise prévue, au moins égal au poids minimum imposé, soit d'exiger, pour ladite clause, une rédaction conforme à celle dont l'interprétation a été donnée par la Cour de cassation dans les termes suivants :

« Le tarif spécial P. V. n° 7 de la compagnie du Midi, relatif aux combustibles minéraux, établit pour les houilles, par wagon complet, le prix exceptionnel de 4 francs par 1 000 kilos, de la gare de Graissessac-Estréchoux, et celui de 8<sup>f</sup>50 de la gare de Carmaux à Cette-ville, prix dont bénéficient Agde et Albi, stations intermédiaires sur ces deux itinéraires;

« Aux termes des conditions particulières du tarif, ces prix sont applicables seulement lorsque l'expéditeur utilise la capacité entière du wagon mis à sa disposition; si cette condition n'était pas remplie, les prix seraient majorés de 10 % et appliqués sur le poids réellement chargé, avec minimum de 5 000 kilos; à moins que l'expéditeur n'ait avantage à payer, d'après ces prix sans majoration, sur le poids indiqué comme limite de charge du wagon employé, ou sur le poids correspondant à la capacité entière dudit wagon, si ce dernier poids est inférieur à la limite de charge; il ressort de ces dispositions qu'un wagon est complet, au sens du tarif, aussi bien lorsque les marchandises qu'il transporte remplissent son entière capacité par leur volume que lorsqu'elles atteignent sa limite de charge par leur poids (2). »

916. Les deux premiers alinéas du paragraphe c de l'article 7 fixent le mode de taxation des *excédents de poids* dans le cas d'appli-

(1) Trib. com. Dunkerque, 17 déc. 1901.

(2) Cass. civ. 10 nov. 1909 (Ch. de fer du Midi c. Chavardès).

cation d'un tarif à clause de minimum de tonnage *par wagon*. Ce mode de taxation des excédents constitue la différence capitale, au point de vue pratique, entre cette clause et celle du minimum de tonnage *par expédition*.

Lorsqu'un tarif stipule des prix « par expédition de  $n$  kilos au minimum ou payant pour ce poids », ces prix sont applicables à toute expédition d'un poids égal ou supérieur au minimum prévu.

Mais si le tarif stipule des prix « par wagon complet chargé de  $n$  kilos au minimum ou payant pour ce poids », il devient nécessaire de considérer l'expédition après que le chargement sur wagons en a été fait, soit par l'expéditeur, soit par les agents du chemin de fer : si l'excédent forme un chargement de wagon inférieur au minimum prévu, il doit être taxé suivant les règles du paragraphe *b* (V. n° 913).

Cela est sans doute très logique au point de vue de l'utilisation du matériel, mais c'est, dans bien des cas, excessivement gênant pour les expéditeurs, parce que, dans l'incertitude où ils sont sur la nature et la capacité des wagons qui leur seront fournis, ils ne peuvent déterminer d'avance avec exactitude le poids qu'il convient de donner à leurs expéditions pour bénéficier intégralement des prix réduits des tarifs.

L'inconvénient est plus grand encore lorsque le chargement est effectué par le chemin de fer lui-même; les arrêts de la Cour de cassation et de la cour de Douai qu'on a cités sous le numéro précédent en sont une preuve.

Dans l'espèce qui a fait l'objet de ces arrêts, le tarif appliqué (P. V. n° 25 Nord), reprenait les fûts vides par wagon complet d'au moins 4 000 kilos; or l'une, par exemple, des expéditions se composait de 100 fûts pesant ensemble 3 600 kilos; elle fut taxée, conformément au paragraphe *b* de l'article 7 des conditions générales des tarifs spéciaux, sur le poids de 4 000 kilos, au prix du barème 2 du tarif; cela paraissait aussi régulier que juste et raisonnable. Ultérieurement, le service de vérification des taxes de la compagnie du Nord, remarqua que deux wagons avaient été employés au transport : l'un avait reçu 70 fûts pesant 2 520 kilos, l'autre 30 fûts seulement pesant 1 080 kilos; la compagnie, bien qu'elle eût fait elle-même le chargement, prétendit alors qu'il y avait lieu de taxer le premier wagon sur 4 000 kilos au prix du barème 2 du tarif 25 et le second au tarif général sur le poids réel du chargement, ce prix étant plus avantageux que celui du tarif 25 appliqué sur 4 000 kilos (V. n° 913); elle réclama en conséquence la surtaxe résultant de cette nouvelle manière de voir et les décisions rappelées ci-dessus lui ont donné gain de cause.

L'exposé de ces faits ne peut que fortifier les observations et conclusions formulées à l'occasion de ces décisions.

**917.** L'alinéa final du paragraphe *c* est intéressant par la place qu'il occupe : « Dans tous les cas », dit-il, « où il y a lieu à application du tarif spécial, l'expédition entière est régie par les conditions de ce tarif. »

La portée de cette disposition doit évidemment être restreinte aux cas envisagés par le paragraphe *c*, auquel elle appartient; elle ne doit donc recevoir application que lorsqu'une même expédition, taxée aux prix et conditions d'un tarif à clause de minimum de tonnage par wagon, comporte un ou plusieurs wagons complets et un excédent de poids inférieur au minimum exigé.

Il convient de remarquer à ce propos, que, rien ne s'opposant à ce que les expéditeurs divisent leurs envois comme ils l'entendent, ils peuvent toujours, s'ils y trouvent avantage, faire, pour un même envoi, deux expéditions distinctes, comprenant, l'une, les wagons complets, l'autre, l'excédent de poids : chacune de ces expéditions sera régie par les conditions du tarif dont les prix seront appliqués.

**918.** De l'ensemble du paragraphe *d* il résulte que le minimum de tonnage imposé, soit par wagon complet, soit par expédition, peut être constitué par des marchandises quelconques, semblables ou non, reprises ou non dans le même tarif, assujetties aux mêmes prix ou à des prix différents; mais, lorsqu'il en est ainsi, ces marchandises doivent, dans tous les cas :

1° Être astreintes, par les tarifs appliqués à chacune d'elles, « aux mêmes conditions particulières »;

2° Être « expédiées par un même expéditeur à un même destinataire »;

3° Ne pouvoir « se nuire ou s'avarier par le contact »;

4° Enfin, lorsque les prix de transport afférents aux diverses marchandises composant l'envoi ne sont pas les mêmes pour toutes, la taxe est calculée sur le poids total comme s'il était exclusivement constitué par la marchandise à laquelle s'applique le prix le plus élevé.

**919.** La première de ces conditions est de beaucoup la plus difficile à remplir; il est rare, en effet, que les divers tarifs spéciaux et même les divers chapitres d'un même tarif ne diffèrent pas par quelque-une de leurs conditions, à moins qu'il ne s'agisse de marchandises de nature tout à fait voisine.

920. Au sujet de la deuxième condition, on fera observer qu'elle n'empêche pas divers expéditeurs ou destinataires de s'entendre en vue de composer un wagon complet.

Les tarifs, étant de simples *types de contrats* (V. n° 611), ne peuvent avoir effet au delà des conventions auxquelles ils s'appliquent. La deuxième condition de l'article 7, lettre *d*, des tarifs spéciaux de petite vitesse, sera donc remplie, pourvu qu'il y ait un seul expéditeur et un seul destinataire, et que le chemin de fer n'ait eu qu'une seule acceptation à faire au départ, une seule livraison à l'arrivée.

Durand, représentant de commerce, voulant expédier de Montataire à Honfleur 3 000 kilos de bornes en fonte pour son client Pierre, 100 kilos de tôle nickelée pour Paul, 700 kilos de tôle de fer brute pour Jean et 1 200 kilos de voies portatives pour Jacques, pourra bien former un wagon complet de 5 000 kilos avec ces diverses marchandises, dans le but de bénéficier des prix réduits du tarif commun n° 114 (Ceintures, Est, Nord et Ouest), mais à la condition de faire l'envoi à l'adresse d'une seule personne : soit l'un des destinataires réels, soit un tiers, son correspondant, qui, après avoir pris livraison, remettra à chacun les marchandises qui lui reviennent (1).

921. La troisième condition se comprend sans qu'il soit besoin d'y insister. Même ne figurant pas dans les tarifs, elle n'en serait pas moins obligatoire : le chemin de fer, responsable de la bonne exécution du transport, ne peut permettre que l'expéditeur réunisse, sous ses yeux et avec son assentiment tacite ou exprimé, des marchandises susceptibles de se nuire les unes aux autres pendant le trajet.

922. La quatrième condition constitue une clause analogue à celle de l'article 6 des tarifs généraux de petite vitesse (V. n° 820), moins, toutefois, la disposition favorable par laquelle se termine cet article.

Quand les marchandises composant un minimum de tonnage par expédition, ou un wagon complet, sont assujetties à des prix différents, c'est toujours le prix le plus élevé qui doit être appliqué, alors même que l'expéditeur aurait pris le soin de spécifier, sur sa déclaration, le poids de chacune des sortes de marchandises.

Ainsi, dans le wagon complet constitué plus haut par le représentant Durand avec des bornes en fonte, de la tôle nickelée, de la tôle

---

(1) Durand devra en outre, s'il est entrepreneur de transports ou s'il peut, au point de vue du fisc, être considéré comme tel, se conformer aux règles énoncées n° 251 et suivants pour la création des récépissés timbrés.

de fer brute et des voies portatives, marchandises qui figurent toutes dans le tarif commun 114, la tôle nickelée, devant être taxée au barème 3 de ce tarif, emportera, quelque faible que soit son poids par rapport à celui de l'ensemble, l'application de ce barème à l'expédition tout entière, malgré que les trois autres sortes de marchandises eussent pu, se trouvant seules, bénéficier du barème 5.

Le représentant Durand aurait même fait, en l'occurrence, à cause de cette tôle nickelée, une assez mauvaise combinaison, car son wagon complet de 5 000 kilos, taxé au barème 3, donne un prix plus élevé que deux expéditions dont l'une, contenant la fonte, la tôle brute et les voies portatives, serait taxée, sur 5 000 kilos, aux prix du barème 5, tandis que l'autre, contenant seulement la tôle nickelée, serait taxée sur son poids réel de 100 kilos aux prix du barème 2 (1).

La distance de Montataire à Honfleur (*via* Gisors) étant de 209 kilomètres, les barèmes 2, 3 et 5 donnent les prix suivants :

Barème 2, par tonne,	16 <sup>f</sup> 54	(2);
— 3	11 76	(3);
— 5	8 8975	(3).

Dans la première combinaison, la taxe serait :

$$11^f 76 \times 5^t = 58^f 80$$

Dans la seconde :

1° 4 900 kilos de marchandises pouvant toutes être taxées au barème 5 par wagon de 5 000 kilos au minimum ou payant pour ce poids :

$$8^f 8975 \times 5^t = 44^f 50;$$

2° 100 kilos de tôle nickelée, taxés aux prix du barème 2 :

$$16^f 54 \times 0^t 1 = 1^f 65$$

$$\text{Taxe totale : } 44^f 50 + 1^f 65 = 46^f 15.$$

$$\text{Différence en moins : } 58^f 80 - 46^f 15 = 12^f 65.$$

L'exemple qui vient d'être donné montre combien les expéditeurs ont besoin d'être prudents et avisés dans leurs réquisitions au sujet des tarifs et, dans la manière de composer leurs envois, pour s'assurer effectivement le bénéfice des taxes les plus économiques.

On peut se rendre compte aussi, tant au moyen de cet exemple qu'au moyen de celui du n° 913, de la difficulté du calcul et de la recherche de ces taxes.

(1) Le barème 3 n'est applicable à la tôle nickelée que par wagon chargé d'au moins 5 000 kilos ou payant pour ce poids.

(2) Frais de chargement, de déchargement et de gare compris (1,50).

(3) Frais de gare compris (0,40).

D. — Taxes et itinéraires dans quelques cas spéciaux.

*Marchandises de faible densité.* — 923. Sauf exception explicitement exprimée, les tarifs spéciaux sont applicables quelle que soit la densité des objets (art. 11).

*Barèmes communs.* — 924. Texte de l'article 9 (Barèmes communs; calcul des taxes). — 925. Les barèmes communs s'appliquent en principe sur l'itinéraire le plus court, mais parfois sur un itinéraire détourné.

*Stations intermédiaires non dénommées.* — 926. Observation préliminaire au sujet de la clause des stations intermédiaires non dénommées. — 927. Texte du premier alinéa de l'article 10 (Clause des stations intermédiaires non dénommées). — 928. Texte du deuxième alinéa du même article (application de cette clause aux tarifs d'exportation). — 929. Application de la même clause aux tarifs d'importation et de transit. — 930. La clause des stations intermédiaires non dénommées ne peut recevoir application que sur l'itinéraire auquel s'applique le prix dont on veut faire bénéficier l'expédition considérée (art. 10, alinéa 3 et renvoi). — 931. Cet itinéraire est celui indiqué au tarif ou, à défaut, le plus court entre les deux stations dénommées. — 932. Si le tarif indique plusieurs itinéraires, la clause des stations intermédiaires non dénommées est applicable sur tous. — 933. Exemple d'application d'une disposition spéciale concernant Paris. — 934. Disposition finale de la clause des stations intermédiaires non dénommées et résumé de ce qui précède.

*Majorations de taxes.* — 935. Renvoi à de précédents numéros en ce qui concerne ces majorations (art. 2 et 3).

*Marchandises de faible densité*

923. L'article 11 des tarifs spéciaux de petite vitesse est la simple reproduction de la disposition du tarif exceptionnel en vertu de laquelle, pour les marchandises et objets figurant dans un tarif spécial, « les prix de ce tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée » (V. n° 286).

Il résulte de cette disposition que pour l'application des tarifs spéciaux, il n'y a pas lieu de se préoccuper du rapport entre le poids des objets présentés et leur volume : les prix de transport sont en principe applicables sans majoration, et s'il existe quelques exceptions à cette règle, elles doivent être formellement exprimées dans les conditions particulières des tarifs eux-mêmes.

*Barèmes communs*

924. L'article 9 est ainsi conçu :

« Barèmes communs. Calcul des taxes. — Quand un tarif commun stipule l'application d'un barème, les taxes sont calculées par l'itinéraire le plus court, tel qu'il résulte de l'édition en vigueur du tableau des distances de réseau à réseau dont l'établissement a été approuvé



par décision ministérielle, pourvu que cet itinéraire emprunte exclusivement les voies des réseaux participant au tarif.

« S'il en est autrement, les taxes établies par application du barème sont calculées d'après la distance de l'itinéraire le plus direct obtenu d'après les tableaux de distances particuliers à chacun des réseaux participant, s'y compris les Ceintures, s'il y a lieu, et, dans ce dernier cas, par l'itinéraire le plus court, *via* Grande ou Petite Ceinture.

« En ce qui concerne les réseaux du Nord et de l'Ouest, les distances à prendre pour le calcul des taxes sont les distances réelles. »

**925.** Pour bien comprendre l'application de cet article, il est nécessaire de ne pas perdre de vue l'article premier, qui oblige les administrations à rechercher la taxe la plus économique. L'article 9 fait connaître comment devront être employés, dans le calcul de cette taxe, les barèmes *communs*, c'est-à-dire résultant d'un accord entre plusieurs réseaux : ils seront appliqués sur l'itinéraire le plus court, si rien ne s'y oppose, et à défaut de l'itinéraire le plus court, l'application pourra en être faite sur un itinéraire détourné. Telle est, en somme, l'économie générale de cet article.

Il est évident qu'un tarif commun ne peut jouer que sur les réseaux qui ont bien voulu y participer; aussi, lorsque l'itinéraire le plus court entre les points extrêmes d'un parcours emprunte les rails d'un réseau étranger au tarif, celui-ci ne peut être appliqué sur cet itinéraire.

Voici, par exemple, une expédition allant de Clermont-Ferrand au Havre.

L'itinéraire le plus court entre ces deux gares s'établit par Gannat, Orléans et Chartres, empruntant successivement les réseaux de P.-L.-M., d'Orléans, de l'État (ancien) et de l'État (Ouest racheté); aucun barème ne pourra donc être appliqué de bout en bout sur cet itinéraire qu'en vertu d'un tarif commun auquel participent les quatre réseaux intéressés. Tel sera le cas pour une expédition, de 500 kilos au moins, de *couleurs*, cette marchandise étant reprise par le tarif 117, dans un chapitre spécial (n° 26) commun aux sept grands réseaux et aux Ceintures de Paris; de même pour l'*acétate de chaux*, le *chlorure de potassium*, etc., qui figurent, au tarif 118, sous certaines conditions de tonnage, dans un chapitre (n° 1) commun aux mêmes réseaux; ou encore pour une expédition de 5 000 kilos de *clous d'acier ou de fer*, puisque dans un chapitre (n° 11) commun aux réseaux des Ceintures, de l'État (ancien), d'Orléans, de l'État (Ouest racheté) et de P.-L.-M., le tarif 114 stipule, en faveur de cette marchandise, un barème applicable aux expéditions allant d'une gare quelconque du réseau de P.-L.-M. à une gare quelconque du réseau de l'Ouest ou *vice versa*. Mais

par contre, s'il s'agit d'une expédition de *chaux* ou de *ciment*, on ne pourra lui appliquer sur l'itinéraire court le barème inscrit dans un chapitre spécial (n° 6) du tarif 110 pour les expéditions faites d'une gare quelconque du réseau de P.-L.-M. à une gare quelconque du réseau de l'Ouest, parce que ce chapitre n'est commun qu'aux réseaux des Ceintures, de l'Ouest et de P.-L.-M. et qu'il ne peut, par conséquent, jouer sur les rails de l'État (ancien réseau) ni de l'Orléans.

Dans ces conditions il conviendrait, pour ce dernier exemple, de rechercher, au moyen des tableaux de distances des réseaux participant au tarif, quel est l'itinéraire le plus court obtenu sans sortir de ces réseaux : c'est sur la distance correspondant à cet itinéraire (qui en l'espèce passerait par Juvisy et Versailles), que devra être appliqué le barème commun, s'il y a avantage pour l'expéditeur.

### *Stations intermédiaires non dénommées*

926. La clause des « stations intermédiaires non dénommées », dont il a été déjà dit quelques mots à propos de l'article 3 des tarifs spéciaux de grande vitesse (V. n° 874), fait, dans les tarifs spéciaux de petite vitesse, l'objet d'une réglementation détaillée qui constitue l'*article 10*.

Cette clause est destinée à corriger l'anomalie qui résulterait de l'application des tarifs si, lorsqu'un prix est applicable entre deux points déterminés, il ne l'était pas, en même temps, à tout parcours intermédiaire, à condition, bien entendu, qu'il y ait avantage pour l'expédition considérée.

Dans le tarif commun n° 116, chapitre 24, relations Midi, Orléans, P.-L.-M., figure, par exemple, un prix de 52 francs pour le transport de l'huile d'olive en fûts entre Marseille et Limoges. Il paraîtrait illogique à première vue qu'une expédition partant de Miramas pour la même destination pût payer un prix plus élevé, sous prétexte que le prix de 52 francs ne serait applicable qu'aux transports effectuant la totalité du parcours Marseille-Limoges. Cependant il est juste de reconnaître qu'au point de vue exclusivement commercial l'opinion contraire peut fort bien se défendre, les raisons de concurrence ou autres qui ont conduit les compagnies à inscrire dans le tarif 116 un prix spécial très réduit pour les huiles d'olive partant de Marseille, peuvent en effet ne pas exister pour les expéditions de même nature faites au départ de Miramas ; mais les motifs de cet ordre sont en général peu susceptibles d'être compris et admis par le grand public, et c'est pourquoi, sur les instances de l'Administration, le principe de la clause des stations intermédiaires non dénommées a été depuis si longtemps introduit dans les tarifs.

**927.** Ce principe est consacré dans les termes suivants par le premier alinéa de l'article 10 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse :

« Stations intermédiaires. — Les animaux et les marchandises expédiés sous le régime des tarifs spéciaux ordinaires, communs ou non, en provenance ou à destination d'une gare non dénommée mais intermédiaire entre deux gares dénommées, jouiront du bénéfice des dits tarifs en payant pour la distance entière comprise entre la première gare dénommée qui précède la gare expéditrice et la première gare dénommée qui suit la gare destinataire, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse pour l'expéditeur que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque administration. »

**928.** L'alinéa suivant dissipe toute équivoque en ce qui concerne l'application du même principe aux tarifs d'exportation, mais seulement pour le point de départ, car le point terminus du parcours français est toujours, du moins en principe, un port de mer ou un point frontière (V. n° 955).

« Les animaux et les marchandises expédiés sous le régime des tarifs spéciaux d'exportation, communs ou non, par une station française non dénommée, mais intermédiaire entre deux points dénommés, peuvent bénéficier des prix de ces tarifs en payant pour la distance entre le point dénommé qui précède la gare expéditrice et le port ou point frontière par où doit s'effectuer l'exportation, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque administration. »

**929.** Il n'est fait mention, dans cet article 10, ni des tarifs d'importation ni des tarifs de transit.

Les tarifs d'importation ne se distinguant ordinairement en rien des autres tarifs, la clause des stations intermédiaires leur est donc applicable en vertu du premier alinéa comme à tout tarif spécial ordinaire.

Quant aux tarifs de transit, leur application est réglée, à ce point de vue, dans la deuxième partie des conditions d'application des tarifs spéciaux, partie qui traite des « conditions particulières aux tarifs spéciaux d'exportation ou de transit. »

On lit en effet dans l'article 13, paragraphe *b* :

« *b*) Transit. — Les tarifs de transit sont appliqués aux marchandises en provenance et à destination de l'étranger, de Corse, d'Algérie, de Tunisie ou des colonies, traversant le territoire français.

« Les prix des tarifs de transit, de même que les prix totaux inscrits

dans les tarifs internationaux de transit, peuvent être appliqués comme prix d'exportation jusqu'à la frontière française (1), dans les conditions et sous les justifications exigées pour l'application des tarifs d'exportation, aux marchandises à destination de l'étranger, de Corse, d'Algérie, de Tunisie ou des colonies et en provenance :

« Soit d'une gare située sur l'itinéraire direct du prix appliqué ou d'une gare située sur un des itinéraires détournés, définis par les renvois du troisième alinéa de l'article 10 (V. ci après, n° 930);

« Soit d'une gare distante par rails de 50 kilomètres au plus de l'itinéraire *direct*, à la condition que la distance entre cette gare et la gare de sortie sera moindre que la distance séparant les gares d'entrée et de sortie, entre lesquelles s'applique le prix de transit. »

Cette disposition, dont l'application est naturellement assez restreinte, a pu être insérée dans les conditions générales des tarifs spéciaux grâce à l'engagement qu'en avaient pris les compagnies, dans les lettres adressées par elles au ministre des travaux publics, à l'appui des conventions de 1883 (2).

930. Le principe et le but de la clause des stations intermédiaires non dénommées ressortent suffisamment des textes qui viennent d'être cités, mais l'interprétation de cette clause n'en donne pas moins lieu à quelques difficultés, dont la principale est dans la détermination de l'itinéraire sur lequel la dite clause devra ou pourra recevoir application.

L'article 10, alinéa 3, s'exprime ainsi à cet égard :

« Ne sont considérées comme intermédiaires entre deux gares dénommées que les gares situées sur l'itinéraire le plus court entre chacune des gares dénommées et les points de transit indiqués au tarif. Toutefois, et nonobstant le passage par la Grande-Ceinture, Paris continuera d'être traité comme gare intermédiaire. Les seules gares de Paris considérées comme intermédiaires sont les gares situées sur l'itinéraire le plus direct entre la gare expéditrice et la gare destinataire en empruntant les rails de la Petite-Ceinture. »

Il ajoute en renvoi :

1° Une note faisant connaître que « les gares de Batignolles, La Chapelle, La Villette, Bercy, Ivry, sont considérées comme des gares de Petite-Ceinture »;

2° Une énumération des itinéraires détournés qui sont admis à

(1) « Les gares de Genève (Cornavin et Eaux-Vives) sont considérées comme gares frontières. »

(2) PICARD, *loc. cit.* (*supra*, 46, p. 19, note), p. 394.

bénéficiaire de certains prix directement applicables à d'autres parcours (1).

Abstraction faite de quelques points de détail qui pourraient donner lieu à controverse mais dont l'importance est secondaire, on résumera ce texte et celui de l'article 13, paragraphe *b*, donné plus haut, en disant que, d'une manière générale, la clause des stations intermédiaires non dénommées ne peut recevoir effet que sur l'itinéraire correspondant au prix dont on entend faire bénéficier l'expédition considérée.

931. Si la gare de départ et la gare d'arrivée dénommées entre lesquelles le prix s'applique, sont seules indiquées au tarif, c'est l'itinéraire le plus court entre ces deux points qui devra être employé. Mais si le tarif indique en outre soit un ou plusieurs points de passage sur un même réseau, soit un ou plusieurs points de transit entre réseaux différents, l'itinéraire à choisir sera le plus court parmi ceux susceptibles de passer par ces points.

Le chapitre 24 du tarif commun P. V. n° 116, en stipulant un prix de 52 francs pour les huiles d'olive en fûts expédiées de Marseille à Limoges ou *vice versa*, ajoute l'indication des points de transit Le Vigan et Rodez. Il n'y a donc pas à rechercher si l'itinéraire ainsi déterminé est ou n'est pas le plus court entre Marseille et Limoges; mais les trois tronçons partiels afférents à chaque réseau devront réaliser le trajet le plus court entre Marseille et Le Vigan, Le Vigan et Rodez, enfin Rodez et Limoges.

932. Dans certains cas les tarifs indiquent, pour l'application d'un prix, plusieurs itinéraires; la clause des stations intermédiaires peut alors jouer sur tous les itinéraires indiqués.

Ainsi le même tarif 116 stipule, en son chapitre 8, pour l'huile d'olive en fûts, un prix de 66 francs applicable de Cette et des gares du réseau du Midi situées entre Cette et Villedaigne, à certaines gares du réseau du Nord (Beauvais, Chailvet-Urcel, Chaulnes, etc.), avec itinéraire par « Neussargues, Arvant, Villeneuve-Saint-Georges, Le Bourget, ou Cette, Villeneuve-Saint-Georges, Le Bourget ». Ce prix pourra être appliqué aussi bien au départ ou à destination de Millau, gare située sur l'itinéraire *via* Neussargues, qu'au départ ou à destination de Montpellier, gare située entre Cette et Villeneuve-Saint-Georges.

---

(1) Cette énumération ne pouvant trouver place ici, le lecteur voudra bien se reporter à cet égard aux tarifs spéciaux eux-mêmes.

933. On a vu dans l'exemple qui précède des itinéraires passant par Villeneuve-Saint-Georges et Le Bourget. Ces itinéraires empruntant, entre ces deux points, les rails de la Grande-Ceinture, c'est là un cas d'application de la disposition concernant Paris considéré comme gare intermédiaire « nonobstant le passage par la Grande-Ceinture » (V. n° 930).

L'itinéraire direct *via* Petite-Ceinture s'établissant, de Cette à Beauvais, par Bercy et La Chapelle, le prix de 66 francs inscrit dans le tarif 116, en faveur de l'huile d'olive en fûts, pour les relations entre Cette et Beauvais par Villeneuve-Saint-Georges et Le Bourget, pourra être appliqué aux expéditions au départ ou à destination de Bercy, de La Chapelle, de La Villette (Est) et de toute gare de petite vitesse située sur le trajet Petite-Ceinture de Bercy à La Chapelle (Bel-Air-Jonction, Charonne-Marchandises, Paris-Bestiaux, Belleville-Villette et garage d'Aubervilliers).

934. La clause des stations intermédiaires non dénommées se termine par un paragraphe ainsi conçu :

« Quand un tarif commun stipule l'application d'un barème pour les transports entre une gare quelconque d'un réseau et une gare quelconque d'un autre réseau, sous condition d'un parcours empruntant les deux réseaux, la clause ci-dessus s'appliquera comme si chacune des gares de ces deux réseaux était dénommée pour ses relations avec chacune des gares de l'autre réseau. »

Cette disposition est une application toute naturelle des précédentes. Encore qu'elle ne soit ni très complète ni très clairement libellée, elle montre que l'on peut généraliser absolument la portée de la clause en question.

En manière de conclusion on présentera donc ladite clause sans lui conserver le caractère restrictif qu'on lui avait donné n° 930, et l'on dira : « Tout prix, ferme ou kilométrique, applicable aux relations entre deux points extrêmes donnés, peut, en principe, être appliqué à tout parcours intermédiaire, pris entre ces deux points, sur l'itinéraire taxé. » (*Adde* n° 929).

#### *Majorations de taxes*

935. Les articles 2 et 3 des tarifs spéciaux de petite vitesse, aujourd'hui vides de tout texte, contenaient autrefois les clauses d'irresponsabilité qui, pendant un temps, furent remplacées par certaines majorations de taxes.

Il n'y a rien à ajouter, au sujet de ces majorations, à ce qui a été dit

n° 873, à propos des dispositions analogues concernant les transports à grande vitesse. On notera seulement, qu'au moment du vote de la loi de 1905, la clause d'irresponsabilité des tarifs spéciaux de petite vitesse n'était plus libellée dans la forme simple et un peu brutale de celle qui formait encore à cette époque l'article 2 des tarifs spéciaux de grande vitesse : les décisions homologatives du 27 octobre 1900 (V. n° 316) avaient en effet sanctionné, comme une amélioration notable du régime antérieur, la substitution, dans les tarifs spéciaux de petite vitesse seulement, du texte des articles 31 et 32 de la convention internationale de Berne (V. n° 1345 et suiv.) à l'ancienne clause « La compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route », dont l'application était beaucoup plus générale.

### E. — Opérations accessoires.

*Manutention et transmission.* — 936. Les frais de manutention et de transmission sont en principe les mêmes que sous le régime des tarifs généraux (art. 10, 1<sup>er</sup> alinéa). — 937. La responsabilité des opérations de manutention incombe à celui qui était tenu ou qui a accepté d'y procéder (art. 6, lettre a). — 938. Observation sur le calcul des frais de manutention. — 939. Il n'est pas dû de frais de transmission au point de transit lorsque ce point est situé sur un parcours taxé au moyen d'un tarif commun. — 940. Lorsque l'application d'un tarif spécial commence ou finit en un point de transit, il est dû seulement la moitié des frais de manutention et de transmission prévus par ce tarif. — 941. Si les prix du tarif spécial dont l'application commence ou finit en un point de transit comprennent la manutention, il n'est rien ajouté à ces prix mais il n'en est rien déduit. — 942. Exemple d'application des règles précédentes.

*Pesage.* — 943. Les administrations peuvent, dans un certain cas, ne procéder au pesage qu'en cours de route ou à l'arrivée (art. 8). — 944. Lorsqu'il en est ainsi, elles ne sont pas engagées, quant au poids, par les seules énonciations de la déclaration d'expédition et du récépissé. — 945. Valeur restreinte de ces énonciations. — 946. Sanction, dans ce cas, de la déclaration inexacte. — 947. Énumération des conditions d'applicabilité de l'article 8. — 948. L'application des tarifs spéciaux P. V. doit avoir été requise. — 949. Les moyens de la gare doivent être insuffisants pour constater le « poids du chargement des wagons ». — 950. L'insuffisance de ces moyens doit être régulière. — 951. L'article 8 s'applique aux chargements indivisibles. — 952. *Quid* des chargements qui peuvent être divisés?

### *Manutention et transmission*

936. Le principe général posé par le *premier alinéa* de l'article 5 est que « les frais accessoires prévus à l'article 14 des conditions d'application des tarifs généraux seront ajoutés aux prix des barèmes et aux prix exceptionnels des tarifs spéciaux à moins d'indication contraire desdits tarifs ».

Or, les frais accessoires prévus à l'article 14 des tarifs généraux sont, comme on l'a vu n° 828, les frais de manutention, de transmis-

sion (ou de transbordement) et de location des appareils de levage. Ces derniers, n'étant dus que dans certains cas et sur réquisition du public, ne peuvent avoir été visés par l'article 5 des tarifs spéciaux, qui dès lors ne s'applique qu'aux frais de manutention et de transmission qu'on a réunis, n° 338 et suivants, sous la dénomination générique de : « Manutention au départ, à l'arrivée et aux points de transit ».

D'autre part, l'article 14 des tarifs généraux reproduisant simplement les parties correspondantes de l'arrêté ministériel sur les frais accessoires, ce sont en définitive les droits fixés par cet arrêté qui doivent, *sauf indication contraire*, être perçus.

« Sauf indication contraire », c'est-à-dire toutes les fois que le tarif spécial appliqué est muet au sujet des frais accessoires (V. n° 320).

Il en serait d'ailleurs ainsi même si l'article 5 n'avait pas pris la peine de s'expliquer à cet égard. Cela résulte de l'article 12, dont il a été déjà parlé n° 862, et aussi des principes généraux en vertu desquels le droit commun s'applique à tout objet non réglé par la législation spéciale.

**937.** Lorsque les tarifs spéciaux sont muets au sujet de la manutention, les frais correspondants sont perçus conformément à l'arrêté, et les opérations sont elles-mêmes à la charge et sous la responsabilité de l'administration du chemin de fer.

Mais il arrive souvent que les conditions particulières des tarifs spéciaux mettent la totalité ou une partie de la manutention à la charge de l'expéditeur et du destinataire; d'autres fois, elles leur accordent simplement la faculté d'y procéder. Dans l'un et l'autre cas, chacun assume, bien entendu, la responsabilité des opérations qu'il a effectuées en vertu du tarif appliqué à l'expédition.

Ce principe, qui est encore de droit commun, est rappelé en ces termes par l'article 6, lettre a :

« Manutention. — Lorsque, aux termes du tarif spécial, les marchandises doivent être manutentionnées par l'expéditeur et par le destinataire, le chargement et le déchargement en sont opérés par leurs soins et à leurs frais. »

**938.** Le calcul des frais de manutention ne présente, en général, aucune difficulté lorsqu'il s'agit de transports effectués à l'intérieur d'un seul réseau, mais les conditions d'exigibilité des frais de manutention et des frais de transmission aux points de jonction entre réseaux différents ont dû être explicitement réglées dans les *alinéas 2, 3 et 4* de l'article 5.



939. Tout d'abord, il n'est, en principe, dû aucuns frais de transmission au point de jonction lorsque le passage en ce point se trouve compris dans un trajet taxé d'après un tarif commun. Cette règle fait l'objet de l'alinéa 2 :

« En cas d'application de barèmes communs ou de prix fermes communs, et sauf stipulation contraire dans les tarifs, il n'est rien perçu pour frais de transmission aux points de jonction reliant entre eux les réseaux qui participent à ces barèmes ou à ces prix fermes. »

Ainsi, dans l'exemple dont on s'est servi n° 931, le prix de 52 francs, du tarif commun n° 116, pour l'huile d'olive expédiée de Marseille à Limoges, ne comportera l'addition d'aucuns frais de transmission aux points de transit, Le Vigan et Rodez.

De même, dans les exemples du n° 922, pour les diverses combinaisons de taxes s'établissant au moyen des barèmes du tarif commun n° 114, de Montataire à Honfleur, il ne doit être ajouté à ces barèmes, bien qu'ils ne comprennent pas les frais de manutention, aucuns frais de transmission au point de transit, Gisors.

940. Lorsque le passage au point de transit ne se fait pas sous le régime d'un barème ou d'un prix commun, c'est-à-dire, en termes plus vulgaires, toutes les fois que des prix ou barèmes différents sont appliqués en deçà et au delà du point de transit, il y a lieu de distinguer, suivant que ces prix ou barèmes doivent être augmentés ou non de frais de manutention au départ et à l'arrivée (frais de chargement, de déchargement et de gare).

La première de ces hypothèses est réglée comme suit par l'alinéa 4 :

« Lorsque le tarif spécial stipule l'addition, au prix d'un barème kilométrique, des frais accessoires fixés au chiffre total de 4<sup>f</sup> 50 ou 1 franc par tonne, il est déduit la moitié de ces frais à chaque point de jonction avec une autre administration ne participant pas au tarif et le demi-droit de transmission est perçu au profit de l'administration ou des administrations participant à ce tarif. »

Cela revient à dire que lorsque l'application d'un tarif spécial (commun ou non) cesse ou prend naissance en un point de jonction, la moitié seulement des frais de manutention et de transmission doit être perçue *en vertu de ce tarif* au profit de l'administration ou des administrations qui y participent.

Il suffit, pour comprendre cette disposition, de se rappeler que les frais de manutention, fixés par l'arrêté ministériel à 4<sup>f</sup> 50 ou 1 franc par tonne suivant les cas (V. n° 341), se décomposent en deux parties égales comprenant, l'une les frais de gare et de chargement au départ, l'autre les frais de gare et de déchargement à l'arrivée. Il est évident.

que si un tarif est appliqué seulement du point de départ au point de transit, l'expédition continuant au delà sous le régime d'un autre tarif, les frais de gare et de chargement au départ devront être seuls perçus d'après le premier tarif, les frais de déchargement et de gare à l'arrivée devant être réglés par le second.

Quant aux frais de transmission, ils intéressent les deux administrations qui se joignent au point de transit, et se partagent entre elles : c'est pourquoi une moitié seulement du droit de transmission doit être perçue d'après le tarif qui a conduit la marchandise jusqu'au point de jonction, tandis que l'autre moitié sera perçue suivant le tarif qui emmènera l'expédition plus loin.

941. La seconde des hypothèses du numéro précédent fait l'objet de l'alinéa 3 :

« Lorsque les prix d'un tarif spécial comprennent les frais de chargement, de déchargement et de gare, ou seulement les frais de gare, ou lorsque, d'après les stipulations du tarif, il n'est rien ajouté à ces prix pour frais de chargement, de déchargement et de gare, il n'est point perçu de droits de transmission au profit de l'administration ou des administrations participant à ce tarif, au point de jonction avec une autre administration ne participant pas au tarif, pour les marchandises en provenance ou à destination de cette autre administration ; mais il n'est rien déduit des prix indiqués au tarif spécial. »

Ce texte considère que la stipulation exonérant l'expédition des frais de chargement, de déchargement ou de gare dans les conditions qui y sont indiquées, entraîne exonération des frais de transmission, mais que, d'autre part, les frais de chargement, de déchargement et de gare, lorsqu'ils sont compris dans le prix porté au tarif, font en quelque sorte corps avec ce prix et ne peuvent en être déduits.

Bien entendu, dans ce cas comme dans le précédent, on doit considérer et appliquer séparément, au point de vue des frais de transmission, les tarifs qui viennent s'aboutir au point de transit.

942. Un exemple d'application des règles qui viennent d'être exposées.

Une expédition de 1 000 kilos de kirsch en fûts, de Château-Thierry à Is-sur-Tille (réseau de l'Est), bénéficie d'un prix de 20<sup>f</sup> 50 par tonne qui figure au paragraphe 2 du tarif spécial P. V. n° 6 Est, et qui, d'après ce tarif, comprend les frais de chargement, de déchargement et de gare. La même expédition, faite d'Is-sur-Tille à Dijon (réseau de P.-L.-M.) paierait, d'après le tarif spécial P. V. n° 6 P.-L.-M., les

prix du barème A, soit 2<sup>f</sup> 50, la distance étant de 28 kilomètres, plus 1<sup>f</sup> 50 pour frais de chargement, de déchargement et de gare.

Si cette expédition était faite directement de Château-Thierry à Dijon, *via* Is-sur-Tille, il y aurait lieu, à défaut de tarif commun donnant des taxes plus avantageuses, de souder à Is-sur-Tille les tarifs P. V. n° 6 Est et P. V. n° 6 P.-L.-M.

La taxe obtenue serait la suivante :

1° De Château-Thierry à Is-sur-Tille . . . . .	20 <sup>f</sup> 50
(sans addition de frais de transmission, mais sans déduction des frais de déchargement et de gare à l'arrivée, bien qu'ils soient compris dans ce prix);	
2° D'Is-sur-Tille à Dijon :	
Prix du barème A pour la distance de 28 kilomètres. . . . .	2 50
La moitié des frais de manutention à ajouter à ce barème d'après le tarif. . . . .	0 75
Un « demi-droit de transmission », conformément à l'alinéa 4 de l'article 5 des tarifs spéciaux . . . . .	0 20
TOTAL. . . . .	<u>23<sup>f</sup> 95</u>

### *Pesage*

**943.** Ainsi qu'on l'a vu n° 325, les administrations de chemins de fer sont, en principe, tenues de procéder, au départ, à un pesage de vérification qui donne à la perception de la taxe une assiette certaine. Faute d'avoir satisfait à cette obligation, elles doivent être considérées comme ayant accepté les énonciations de la déclaration d'expédition, relatives au poids des marchandises.

Dans un cas, cependant, ces administrations sont formellement dispensées de procéder au pesage à la gare de départ; ce cas est prévu et réglé de la manière suivante par l'article 8 des tarifs spéciaux de petite vitesse :

« Pesage. — A défaut de moyens suffisants de pesage à la gare de départ, le poids du chargement des wagons pourra être constaté, au gré des administrations, soit à l'arrivée, soit à une gare située sur le trajet de la marchandise, et la taxe établie au départ, d'après la déclaration de l'expéditeur, sera rectifiée en conséquence, s'il y a lieu. »

**944.** En dehors des conditions prévues par ce texte, le principe rappelé sous le numéro précédent doit recevoir application; les mentions portées sur la déclaration d'expédition et le récépissé, en ce

qui concerne le poids de la marchandise, feront la loi du contrat tant qu'il n'aura pas été prouvé qu'elles sont erronées.

Mais lorsque les conditions de l'article 8 des tarifs spéciaux sont remplies, le chemin de fer ne peut plus être engagé, relativement au poids, par les seules énonciations de la déclaration d'expédition, ni même par le récépissé qui les a reproduites, puisque le poids « pourra être constaté, au gré des administrations, soit à l'arrivée, soit à une gare située sur le trajet de la marchandise, et la taxe établie au départ, d'après la déclaration de l'expéditeur, sera rectifiée en conséquence, s'il y a lieu ».

Il importe d'insister sur la latitude très étendue que cette disposition laisse au chemin de fer en lui permettant, le cas échéant, d'effectuer son pesage de vérification en cours de route ou à l'arrivée, en un point laissé à son choix, sans qu'il ait même aucune obligation d'y convier l'expéditeur ou le destinataire.

945. Est-ce à dire que la déclaration d'expédition n'aura plus aucune valeur en ce qui concerne les énonciations relatives au poids? que l'expéditeur, en acceptant l'application de l'article 8 des tarifs spéciaux, a consenti à s'en rapporter entièrement aux bons soins et à la bonne foi des employés, pour le pesage fait hors de sa présence? que ce pesage servira nécessairement de base à la taxe et engagera seul la responsabilité de l'administration qui l'aura effectué?

De telles conséquences seraient contraires aux principes fondamentaux applicables au contrat de transport, en vertu desquels le voiturier, dépositaire des objets à transporter, doit les restituer intégralement, tels qu'il les a reçus (V. n° 51 *in fine* et n° 86), et si la preuve est rapportée qu'il a été remis à la gare de départ un poids de marchandises supérieur à celui que le chemin de fer déclare avoir ultérieurement reconnu par le pesage, ledit chemin de fer devra être tenu pour responsable de la totalité du poids qu'il avait effectivement reçu (1).

La présomption d'exactitude subsistera, conformément aux règles ordinaires, en faveur des énonciations de poids de la déclaration d'expédition et du récépissé (V. n° 218), mais, au lieu de ne pouvoir être combattue que par des preuves, elle pourra être mise à néant par l'affirmation, de la part du chemin de fer, que le pesage, fait dans les conditions prévues par l'article 8, a révélé un poids différent. Cette affirmation ne valant d'ailleurs elle-même que comme pré-

---

(1) Cass. civ. 16 janv. 1911 (Ch. de fer du Midi c. Garrigue et Gironne) déjà cité n° 887; solution implicite.

somption, l'expéditeur ou le destinataire intéressé devront toujours être admis, s'ils le demandent, à établir quelle était, au départ, la consistance exacte des objets remis au transport, et, en définitive, l'application de l'article 8 aura eu pour effet, en pareil cas, de renverser le fardeau de la preuve.

C'est dans ce sens que doit être compris un arrêt rendu par la chambre civile le 30 juin 1896 (1) : un wagon de luzerne, déclaré d'un poids de 7 700 kilos, ayant été expédié de Mérenvielle, gare non munie d'un pont-bascule, à Pézenas, gare où se trouve un tel instrument de pesage, la compagnie du Midi, bien qu'elle eût délivré un récépissé conforme à la déclaration, ne pouvait être condamnée à rembourser la valeur d'un prétendu manquant de 590 kilos, constaté à l'arrivée, alors qu'aucune faute n'était relevée à sa charge et qu'il n'était rapporté contre elle, au sujet de la réalité du manquant, aucune preuve autre que la production du récépissé.

946. On notera en passant que l'article 8 des tarifs spéciaux, en réglant lui-même la procédure à suivre lorsque le poids porté sur la déclaration d'expédition est reconnu erroné, élimine *ipso facto*, au moins pour les cas qu'il envisage, toute idée d'infraction ayant un caractère pénal (V. n° 230); la seule sanction de l'erreur sera celle que prévoit le texte lui-même : la rectification de « la taxe établie au départ d'après la déclaration de l'expéditeur ».

947. Vu l'importance des conséquences juridiques qu'entraîne l'application de l'article 8, notamment en ce qui concerne la preuve du poids remis au transport, il est nécessaire de déterminer de façon très précise les conditions dont la réunion permettra au chemin de fer de se prévaloir dudit article.

Il résulte du texte même et de son insertion dans les tarifs spéciaux de petite vitesse, qu'il doit s'appliquer exclusivement :

1° Aux marchandises transportées à petite vitesse, aux prix et conditions des tarifs spéciaux;

2° Aux expéditions partant de gares dont les moyens de pesage sont insuffisants pour constater « le poids du chargement des wagons »;

3° Aux envois remis par wagons.

948. La première de ces conditions ne peut être remplie que par les réquisitions de la déclaration d'expédition (V. n° 878); c'est une

---

(1) Ch. de fer du Midi c. Combes.

conséquence de ce que l'article 8 des tarifs spéciaux de petite vitesse ne peut évidemment s'appliquer qu'à des expéditions auxquelles ces tarifs sont eux-mêmes applicables.

949. La deuxième et la troisième conditions résultent des termes dans lesquels l'article 8 est libellé : « A défaut de moyens suffisants de pesage à la gare de départ le poids du *chargement des wagons* pourra, etc. », c'est-à-dire : lorsque l'expédition est remise par « chargement de wagon », son poids peut, s'il n'y a pas, à la gare de départ, des appareils permettant d'effectuer le pesage, n'être constaté, par le chemin de fer, qu'à l'arrivée ou en cours de route.

Ces deux conditions sont, on le voit, étroitement liées l'une à l'autre : remise par chargement de wagon, et impossibilité, pour la gare de départ, de peser par ses propres moyens le chargement présenté.

950. L'insuffisance des moyens de pesage au départ est un point de fait, que le juge élucidera, le cas échéant, en tenant compte des obligations imposées à l'administration en cause, soit par les lois et règlements concernant les poids et mesures, soit par les décisions ministérielles qui ont approuvé les installations de la gare et de ses dépendances ou accessoires.

Il ne suffit pas que cette gare se trouve momentanément démunie, pour une cause quelconque, des appareils de pesage nécessaires : l'absence de ces appareils doit, si elle est habituelle ou constante, résulter d'une décision régulière, et il faut, si elle est accidentelle, que sa cause ne constitue pas une faute de la part du chemin de fer ; c'est, en outre, à ce dernier qu'il appartient, dans tous les cas, de fournir, à ce sujet, les justifications utiles.

951. L'interprétation de la troisième condition indiquée ci-dessus comme nécessaire pour que l'article 8 des tarifs spéciaux puisse être appliqué, n'est pas exempte de difficultés, et il y a lieu de se demander ce qu'on doit entendre, à ce point de vue, par « le poids du chargement des wagons ».

Le contexte indique suffisamment qu'il s'agit du poids global des wagons remis chargés au chemin de fer, sans qu'il soit permis à celui-ci de toucher à leur chargement : il n'y aura donc pas de doute, par exemple, pour les wagons complets chargés par l'expéditeur sur un embranchement particulier et remis à la gare prêts à partir.

On ira même plus loin, et l'on admettra l'applicabilité de l'article 8 aux masses indivisibles, chargées ou non par l'expéditeur, lorsque les

appareils dont la gare de départ est régulièrement munie ne permettent pas d'en effectuer le pesage.

**952.** Mais la question ne laisse pas que d'être délicate pour les marchandises divisibles, chargées dans les gares par les expéditeurs, et remises sur wagon au chemin de fer : la constatation du poids peut, en effet, se faire, dans ce cas, au moyen de plusieurs pesées partielles successives effectuées avant le chargement, et, d'autre part, les agents des gares, après avoir procédé à ces pesées, peuvent s'assurer, par une surveillance constante, qu'il n'est rien distrait des marchandises pesées et qu'il n'y est rien ajouté.

Ne doit-on pas en conclure que l'article 8 est inapplicable?

Cette conclusion, très défendable en théorie, serait souvent incompatible avec les nécessités du service des gares. Sans doute on peut l'admettre pour les expéditions dont le pesage partiel, la manutention et la surveillance sont faciles (v. g. des sacs de farine, des boissons en fûts, des pierres de taille), mais on ne saurait la généraliser, et elle doit notamment être repoussée pour toute marchandise très divisée, apportée et chargée en vrac (v. g. des ardoises pour toitures, des poires à la pelle, de la houille, des scories).

C'est là encore un point de fait, dont la solution dépendra essentiellement des circonstances : nature de la marchandise et facilité plus ou moins grande d'en effectuer le pesage au moyen des appareils et du personnel dont la gare dispose.

#### F. — Conditions applicables aux tarifs spéciaux d'exportation et de transit.

**953.** Au point de vue de leur application, on ne doit considérer comme tarifs d'exportation ou de transit que les tarifs homologués comme tels. — **954.** C'est seulement pour l'application de ces tarifs que sont exigées les conditions indiquées dans l'article 13. — **955.** Article 13, § a : justification de l'exportation. — **956.** Article 13, § b : justification du transit. — **957.** Renvoi à de précédents numéros en ce qui concerne la clause des stations intermédiaires non dénommées. — **958.** Article 13, § c : régime de certaines zones françaises voisines de la frontière. — **959.** Article 14 : accomplissement des formalités de douane. — **960.** Article 15 : petits colis. — **961.** La disposition favorable de cet article est applicable dans tous les cas au « trafic d'exportation et de transit ». — **962.** Observation sur les conditions étudiées dans les numéros précédents.

**953.** On a donné, n° 622, quelques indications sur ce qu'on entend, au point de vue purement théorique, par *tarifs d'exportation* et *tarifs de transit*. Dans la pratique on distingue ces tarifs des autres beaucoup

plus par la dénomination qu'ils portent, que par le but qu'ils poursuivent.

Certaines réductions, sous la forme de prix fermes par exemple, peuvent avoir été introduites dans des tarifs spéciaux ordinaires afin de faciliter un courant d'exportation ou de transit, sans que pour cela les tarifs dans lesquels ces prix figurent deviennent des tarifs d'exportation ou de transit : au point de vue de leur application on doit considérer uniquement comme tels les tarifs qui portent ce nom dans les recueils officiels, ou, pour parler plus justement, ceux qui ont été qualifiés ainsi par les propositions soumises au ministre des travaux publics, et par les décisions qui ont homologué ces propositions.

954. C'est dans ce sens restrictif mais précis qu'il faut entendre l'article 13 des conditions générales des tarifs spéciaux de petite vitesse, le premier de la deuxième partie, celle-ci portant pour titre : « Conditions particulières aux tarifs spéciaux d'exportation ou de transit ».

Cet article est lui-même intitulé : « Justification de l'exportation et du transit »; ses paragraphes *a* et *b* débutent ainsi :

« *a*) Exportation. — Les prix des tarifs sont appliqués, etc. »

« *b*) Transit. — Les tarifs de transit sont appliqués, etc. »

Les conditions énoncées ensuite dans ces deux paragraphes sont, comme on vient de l'expliquer, celles que doivent remplir les expéditions à petite vitesse, pour que leur soient applicables, suivant qu'il s'agit du paragraphe *a* ou du paragraphe *b*, les tarifs dénommés « spéciaux d'exportation » ou « spéciaux de transit ».

955. Voici, maintenant, le texte complet du paragraphe *a* :

« *a*) Exportation. — Les prix des tarifs sont appliqués immédiatement aux marchandises exportées directement :

« 1° Par terre et consignées à une gare étrangère;

« 2° Par mer et consignées à un point de l'étranger, de Corse, d'Algérie, de Tunisie ou des colonies, ou simplement consignées dans l'un des ports désignés au tarif, soit à une compagnie de navigation desservant les points précités, soit aux représentants du ministère des colonies.

« Les prix sont appliqués par voie de détaxe dans tous les cas non spécifiés ci-dessus, sauf exception explicitement prévue au tarif.

« Pour les marchandises auxquelles les prix du tarif sont immédiatement appliqués, les administrations peuvent exiger toute justification utile de la destination de la marchandise.



« Pour les marchandises auxquelles les prix du tarif ne sont applicables que par voie de détaxe, la demande de détaxe doit être formulée dans un délai de trois mois au plus (sauf exception prévue aux tarifs) compté à partir du jour de l'arrivée de la marchandise au point frontière ou au port d'embarquement, la taxe appliquée au départ étant celle des tarifs ordinaires. Cette demande doit être accompagnée des lettres de voiture ou récépissés et des connaissements ou des certificats de douanes constatant l'exportation. Ces pièces doivent être produites en originaux, et il doit y avoir identité entre les désignations de nature et de quantité qui sont inscrites, d'une part, sur les lettres de voiture ou récépissés de chemin de fer, d'autre part, sur les connaissements ou certificats de douane.

« A défaut de justification suffisante dans le délai de trois mois ci-dessus indiqué, la taxe du tarif ordinaire est maintenue. »

Ce texte est assez explicite pour qu'aucun doute ne puisse s'élever sur l'interprétation qu'il doit recevoir : il donne aux administrations des moyens suffisants de s'assurer, quand l'application des tarifs d'exportation est demandée, que les marchandises expédiées sont vraiment exportées.

**956.** Les justifications exigées pour l'application des tarifs de transit sont beaucoup plus simples mais non moins rigoureuses.

« Les tarifs de transit », dit le paragraphe *b*, « sont appliqués aux marchandises en provenance et à destination de l'étranger, de Corse, d'Algérie, de Tunisie ou des colonies, traversant le territoire français ».

La double condition de provenance et de destination étrangères étant remplie, les tarifs de transit sont applicables.

**957.** C'est dans ce même paragraphe que se trouvent les dispositions concernant l'application aux tarifs de transit de la clause des stations intermédiaires non dénommées.

Le texte de ces dispositions a été donné déjà n° 929 et l'on a vu que les prix des tarifs de transit peuvent être appliqués dans certains cas comme *prix d'exportation* ; lorsqu'il en est ainsi, les justifications prévues par le paragraphe *a*, doivent être exigées au lieu et place de celles du paragraphe *b*.

**958.** On a pu remarquer que dans les diverses clauses qui viennent d'être analysées, la Corse, l'Algérie, la Tunisie et les colonies sont assimilées à l'étranger au point de vue de l'application des tarifs

spéciaux d'exportation ou de transit. L'article 13 des tarifs spéciaux comprend en outre un paragraphe c, qui institue un traitement analogue, en faveur du pays de Gex et de la zone franche de la Haute-Savoie.

Voici le texte de ce paragraphe :

« c) Exportation et transit. — Par exception les marchandises en provenance d'une gare quelconque de l'un des sept grands réseaux et des Ceintures et à destination du pays de Gex, de la zone franche de la Haute-Savoie et de la partie de la vallée de la Valserine comprise entre la rive gauche de cette rivière et la crête du Jura, sont soumises, toutes les fois que les intéressés y ont avantage, à un mode de taxation spéciale (dont les autres gares ne pourront, bien entendu, bénéficier en aucun cas, même à titre de gares intermédiaires). Ce mode de taxation est le suivant :

« 1<sup>o</sup> Marchandises en destination des gares du pays de Gex :

« a) Collonges-Fort-l'Écluse et Pougny-Chancy, — taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit sur Genève (C);

« b) Farges, Saint-Jean-de-Gonville, Thoiry, Sergy-Saint-Genis, Chevry, Gex, et Divonne, — taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit sur Genève (C) augmentées de la taxe des tarifs intérieurs (généraux ou spéciaux) de la compagnie P.-L.-M., de Collonges-Fort-l'Écluse à destination, sans toutefois que cette taxe additionnelle puisse être supérieure à 4 francs par tonne, frais accessoires compris, ou, s'il y a avantage pour l'expéditeur, taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit sur Crassier-frontière.

« 2<sup>o</sup> Marchandises en destination des gares de Valleiry, Viry, Saint-Julien-en-Genevois, Archamps, Bossey-Veyrier et Annemasse (Haute-Savoie), — taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit applicables pour Chêne-Bourg;

« 3<sup>o</sup> Marchandises en destination des autres gares de la zone franche de la Haute-Savoie, — taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit applicables pour Chêne-Bourg, augmentées de la taxe des tarifs intérieurs (généraux ou spéciaux) de la compagnie P.-L.-M., d'Annemasse à destination;

« 4<sup>o</sup> Marchandises expédiées sur Bellegarde (Ain) en destination de la partie de la vallée de la Valserine comprise entre la rive gauche de cette rivière et la crête du Jura, — taxes des tarifs spéciaux d'exportation ou de transit sur Genève (C), appliquées exclusivement par voie de détaxe, sur la présentation, dans le délai de quatre jours, d'un certificat délivré par la douane le jour même de l'enlèvement des marchandises de la gare de Bellegarde (Ain) et constatant que ces marchandises ont bien été introduites dans la zone

comprise entre la rive gauche de la Valserine et la crête du Jura. »

959. *L'article 14* des tarifs spéciaux traite des formalités en douane :

« Formalités en douane. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane.

« L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de perte de la faute du chemin de fer.

« Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

« Les formalités de douane sont remplies en cours de route par le chemin de fer, ou par un commissionnaire nommé par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, à moins que l'emploi d'un commissionnaire ne soit interdit par le tarif ou par les conventions internationales en vigueur.

« Lorsque les formalités seront remplies par un commissionnaire désigné par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, ce commissionnaire devra remplir toutes les formalités de douane quelconques sur tous les points où elles sont nécessaires, le tout à ses risques et périls, sans que la marchandise, voyageant aux conditions du tarif applicable, puisse sortir des gares avant la livraison définitive, et sans que le chemin de fer soit responsable des manquants et avaries non constatés au moment où la marchandise est remise au commissionnaire, ni des délais qui s'écouleront depuis le moment où la marchandise sera arrivée à la gare frontière, jusqu'au moment où elle sera mise à la disposition du chemin de fer pour sa réexpédition.

« En l'absence de toute indication, ou en cas d'une indication incomplète sur la déclaration d'expédition remise à la gare de départ, les opérations et formalités en douane seront accomplies d'office par le chemin de fer. »

Ces dispositions sont loin d'être précises, mais elles ont un caractère général, et sont destinées surtout à couvrir les administrations de chemins de fer pour les empêchements, retards et autres inconvénients que pourraient subir les expéditions du fait des vérifications exigées par les services douaniers.

Les opérations en douane et la rémunération qui sera allouée au chemin de fer pour leur accomplissement sont d'ailleurs minutieu-

sement réglées dans le chapitre VI des tarifs spéciaux P. V. n° 29, auxquels le lecteur voudra bien se reporter.

960. Enfin l'article 15 contient la clause, annoncée n° 308, qui est ainsi conçue :

« ART. 15. — Colis de 0 à 40 kilos. — Exceptionnellement, pour le trafic d'exportation et de transit, il n'est apporté aucune restriction à la disposition énoncée au deuxième alinéa de l'article 5 des conditions d'application des tarifs généraux de petite vitesse. »

961. Cette clause figurant dans les tarifs spéciaux, et même dans la deuxième partie, intitulée « conditions particulières aux tarifs spéciaux d'exportation ou de transit », il semble qu'elle ne devrait jouer que lorsque quelque tarif spécial d'exportation ou de transit est nommément appliqué à une expédition.

Cependant, cet article 15 ne comporte dans ses termes aucune restriction : s'il était seul ou inséré dans les tarifs généraux, il serait incontestablement susceptible d'être appliqué à tout « trafic d'exportation et de transit » ; d'autre part, il faut considérer que l'ensemble des articles 13, 14 et 15 peut constituer, à l'égard des entrepreneurs de transport, un véritable tarif spécial complet : il comprend, en effet, des conditions particulières (art. 13 et 14) et des avantages de prix (art. 15).

Pour ces motifs on émettra l'avis que la disposition avantageuse de l'article 15 est applicable dans tous les cas, quels que soient les tarifs et les taxes, pourvu que l'expéditeur fournisse ou déclare être prêt à fournir les justifications exigées par l'article 13, et qu'il accepte de se soumettre aux conditions de l'article 14.

962. Les « conditions particulières des tarifs spéciaux d'exportation et de transit » se composent uniquement des trois articles qu'on vient d'étudier. A l'exception de l'article 15, dont l'objet est très spécial et qui d'ailleurs constitue un avantage pour les expéditeurs appelés à en bénéficier, elles ne contiennent rien de contraire aux dispositions des tarifs généraux ni à celles de la première partie des conditions générales d'application des tarifs spéciaux : ces dernières sont donc applicables dans leur intégralité aux transports effectués aux prix et conditions des tarifs spéciaux d'exportation et de transit, sauf, bien entendu, comme toujours, les modifications qui pourraient résulter des tarifs mêmes individuellement appliqués à l'expédition considérée.

## SECTION II

*Conditions particulières des tarifs spéciaux  
ou dénommés tels.*

963. Remarques importantes et division du sujet.

963. Les conditions particulières des tarifs spéciaux sont aussi variables que variées : très touffues, très divisées, et descendant parfois jusque dans les infimes détails de l'opération du transport, elles subissent d'incessantes modifications, que commandent des contingences nouvelles.

Aussi, lorsqu'on se trouve en présence d'une difficulté, est-il toujours nécessaire non seulement de se reporter au texte même des tarifs nommément applicables à l'expédition litigieuse, mais encore de s'assurer que les éditions de ces tarifs sur lesquelles s'établit et se règle la contestation, étaient bien en vigueur au moment de la conclusion ou de l'exécution du contrat.

Pour la même raison on a dû, dans l'étude qui va suivre, ne donner que de très succincts aperçus de ces « conditions particulières des tarifs spéciaux », et ne faire que rarement appel, pour leur interprétation, aux documents que fournit la jurisprudence : l'application de celle-ci ne peut, en effet, être étendue sans danger à des cas autres que ceux qu'elle a expressément réglés.

Tout ce qui est dit dans la présente section sera donc considéré comme un simple exposé, à titre de spécimen ou d'exemple, et les principes qu'on pourra être appelé à émettre dans certains cas ne devront jamais être généralisés.

Pour l'étude des conditions particulières des tarifs spéciaux, les transports ont été divisés et classés, ci-après, de la manière suivante :

- § 1. — Voyageurs et bagages.
- § 2. — Finances, valeurs et objets d'art.
- § 3. — Transports funéraires.
- § 4. — Animaux vivants.
- § 5. — Voitures.
- § 6. — Marchandises.

## § 1. — Voyageurs et bagages.

### A. — Voyages simples.

*Billets simples.* — 964. Les tarifs spéciaux de billets simples sont, en général, comme des annexes des tarifs généraux. — 965. Observations sur le tarif G. V. n° 1 de la Ceinture de Paris.

*Émigrants.* — 966. Transports auxquels s'appliquent les tarifs G. V. n°s 7, 107, etc. — 967. Exemple de conditions figurant dans ces tarifs (G. V. n° 7 O). — 968. Observations à ce sujet.

*Places et voitures de luxe.* — 969. Pouvoirs de l'Administration en ce qui concerne ces sortes de tarifs. — 970. Son rôle. — 971. Les voyageurs ne peuvent exiger des places de luxe que s'il y en a de disponibles. — 972. Aperçu des diverses places de luxe en usage. — 973. Observation sur les voitures de la Société des wagons-lits.

*Matériel n'appartenant pas à l'administration sur les rails de laquelle il circule.* — 974. Tarification applicable. — 975. Observation sur l'élévation des prix. — 976. Stationnement, dans les gares, des voitures appartenant à des particuliers.

*Trains spéciaux.* — 977. Indications sommaires sur les transports par trains mis en marche à la demande des intéressés, en dehors des trains prévus par les horaires.

*Billets simples.* — Tarifs G. V. n°s 1, 101 (T-2C), 9 (Et), 18 (E) et 118 (E-N) (1).

964. Les tarifs de billets simples, motivés en général par des circonstances locales particulières ou par des raisons de concurrence, comportent des prix applicables à certains parcours déterminés, ordinairement sans aucune condition susceptible de restreindre les droits du voyageur en ce qui concerne sa personne ou ses bagages.

Ces tarifs sont donc de véritables tarifs généraux, au sens juridique de cette expression; ils n'ont de particulier que leurs prix réduits, et l'on a vu, numéro 616, que la réduction du prix ne suffit pas à caractériser un tarif spécial.

965. Toutefois, il y a lieu de signaler le tarif G. V. n° 1 de la Ceinture de Paris (ou 101 commun à ce réseau et aux réseaux ayant tête de ligne à Paris).

Ce tarif, qui, en tant que prix, est un tarif par zones fort réduit dès

---

(1) Les indications données entre parenthèses ont la signification qui a été adoptée dans le tableau A des distances, et qu'on a fait connaître sous le n° 456, page 289, note; on a ajouté simplement ici la lettre T pour désigner les sept grands réseaux d'intérêt général. En outre, il faut noter que lorsque les indications correspondant à deux ou plusieurs réseaux sont jointes par un trait d'union elles s'appliquent à un tarif commun aux réseaux désignés.

qu'on s'éloigne un peu de la gare de départ, présente, dans ses conditions particulières, deux importantes dérogations aux tarifs généraux :

1° Le poids indivisible des colis-bagages présentés à l'enregistrement ne doit, en aucun cas, dépasser 75 kilos. Cette restriction paraît justifiée par la disposition toute spéciale de la plupart des gares de la Ceinture, dans lesquelles la réception des colis ne se fait pas au niveau des quais;

2° L'enregistrement des bagages n'est accepté que pour les trains desservant directement, sans transbordement, la gare de destination. Or, comme, d'autre part, les trains ordinaires de la Ceinture ne touchent qu'aux gares de Paris-Saint-Lazare et de Paris-Nord, il n'est fait d'enregistrements de bagages que pour les gares de Petite Ceinture, pour la gare de Paris-Nord et pour les gares de la ligne de Paris-Saint-Lazare à Auteuil.

A cela vient s'ajouter ce fait, que les gares de voyageurs du réseau de Ceinture de Paris et celles des grands réseaux restent distinctes, et souvent même assez éloignées l'une de l'autre, au point d'intersection des lignes.

De sorte que, par exemple, un voyageur partant de Vaugirard-Ceinture pourra bien, avec son billet de deuxième zone, se rendre jusqu'à Paris-Lyon, mais il devra quitter le chemin de fer de Ceinture à la gare de la Rapée-Bercy, faire à pied les 300 mètres qui séparent cette gare de celle de Bercy-Ceinture-Paris-Lyon-Méditerranée, et enfin, reprendre là un train de la compagnie de Lyon, qui le conduira à destination. Quant à ses bagages, il n'aura pu, avec son billet, les faire enregistrer directement pour Paris-Lyon, mais seulement pour la Rapée-Bercy où il devra en prendre livraison.

*Émigrants.* — Tarifs G. V. nos 7 (T), 107 (Et-N-O-Or-L-M), 207 (T, Chemins fédéraux suisses, Chemins de fer belges et Compagnie générale transatlantique).

966. Les tarifs G. V. nos 7, 107 et 207 s'appliquent :

1° Aux colons se rendant en Algérie, munis d'un titre provisoire de location délivré dans les conditions édictées au décret du 15 juillet 1874;

2° Aux émigrants porteurs d'un certificat du gouvernement général de l'Algérie attestant qu'ils ont du travail assuré dès leur arrivée dans la colonie;

3° Aux émigrés se rendant en Amérique et qui sont en état de justifier de cette qualité;

4° Aux émigrants repoussés par les autorités des États-Unis d'Amérique ou du Canada.

967. On peut citer comme exemple de leurs conditions particulières celles ci-après, du tarif G. V. n° 7 du réseau de l'Ouest :

« Chaque émigrant ou colon a droit au transport gratuit de 100 kilos de bagages. L'excédent est taxé au prix ordinaire du tarif.

« Les enfants accompagnant les émigrants ou les colons sont transportés gratuitement jusqu'à trois ans; mais à la condition d'être tenus sur les genoux de leurs parents.

« Les enfants des émigrants de trois à douze ans paient la *moitié* du prix fixé pour les grandes personnes; ceux des colons de trois à sept ans paient le *quart* du prix des places de 3<sup>e</sup> classe. Toutefois, les uns et les autres, dans les limites d'âge fixées ci-dessus, ne peuvent occuper qu'une seule place dans un même compartiment.

« Il n'est accordé aucune franchise de bagages pour les enfants transportés gratuitement et cette franchise est fixée à 50 kilos pour les enfants des émigrants ou colons payant la moitié du tarif. »

Si l'on ajoute à cela que les tarifs dont il s'agit comportent en outre de très importantes réductions de prix, on voit que, loin de restreindre les droits des voyageurs, ils leur accordent de grandes facilités.

968. La seule restriction à leurs droits, outre les justifications qu'ils peuvent être appelés à fournir, consiste à ne pas leur laisser le choix de la classe, ni du train, le voyage devant toujours s'accomplir en voitures de 3<sup>e</sup> classe, et souvent même dans des trains spécialement désignés à l'avance par les administrations intéressées.

*Places et voitures de luxe. — Tarifs G. V. n° 4 (T).*

969. On a vu, n° 259, que d'après l'article 43, alinéa 2, du cahier des charges, le prix des « compartiments spéciaux » doit, en principe, être fixé par l'Administration. Dans la pratique, les divers réseaux ont tous aménagé, pour les voyageurs auxquels le confortable des voitures de 1<sup>re</sup> classe ne suffit pas, des compartiments, même des voitures spéciales, dont l'usage est réglé par les tarifs G. V. n° 4.

Les prix afférents aux compartiments et voitures de luxe comportent ordinairement le coût d'une place de 1<sup>re</sup> classe, plus une certaine majoration; le tarif maximum du cahier des charges est donc dépassé, mais cette élévation des prix, justifiée du reste par les circonstances, est implicitement autorisée par l'article 43 précité.



970. Il n'y a donc pas de tarif maximum limitant le prix à percevoir pour le transport des voyageurs occupant des places de luxe.

D'autre part, le cahier des charges n'impose point aux administrations l'obligation d'offrir au public des compartiments de cette catégorie.

Aussi, chacune d'elles a fait, à cet égard, ce qui lui a paru le plus utile à ses propres intérêts, soit au point de vue de la nature des places offertes, soit au point de vue des prix à percevoir : le rôle de l'Administration supérieure se borne, en la matière, à s'assurer, avant d'accorder l'homologation, que les prix proposés ne sont pas exagérés par rapport aux avantages auxquels ils correspondent.

971. C'est pour des raisons analogues qu'on voit figurer dans les tarifs concernant les places de luxe des clauses comme celle-ci :

« Les voyageurs ne peuvent pas exiger les places de luxe désignées au présent tarif, si le train ne comporte pas de voiture de cette nature, ou si celles qui s'y trouvent ne présentent pas de places disponibles » (G. V. n° 4 Or).

Cette clause est des plus légales et d'ailleurs des plus justifiées, étant entendu que, conformément au principe d'égalité (V. n° 188), les places disponibles doivent être attribuées aux voyageurs dans l'ordre de la réception de leurs demandes. Sans doute, le public est dépourvu de tout moyen direct de surveillance à cet égard, mais il appartient à l'Administration supérieure d'y pourvoir, et, notamment, les commissaires de surveillance administrative ne sauraient se dérober au devoir de veiller à ce qu'il ne se commette aucun abus.

972. Voici, sommairement indiquées, quelles sont les places de luxe que les grands réseaux offrent à leur clientèle :

— Sur le réseau de l'*État* (ancien réseau et Ouest racheté), des compartiments à couchettes, des coupés, coupés-lits et coupés-couchettes, des salons et des salons-lits, enfin des lits-toilette;

— Sur le réseau du *Nord*, des coupés simples, coupés-toilette et coupés-lits-toilette, des petits salons à lits-toilette, des voitures-salons, des fourgons pour malades ou blessés;

— Sur le réseau de l'*Est*, des compartiments chambres à coucher (un lit pour malade, un siège de water-closet et quatre places), des compartiments à couchettes, des compartiments salons, des compartiments lits-toilette et des wagons-salons;

— Sur le réseau d'*Orléans*, des coupés et coupés-lavabos, des lits-toilette, des compartiments-couchettes et des wagons-salons;

— Sur le réseau de *Paris-Lyon-Méditerranée*, des « coupés, fauteuils, lits-salons, lits-salons avec draps, salons à lits complets », des compartiments pour le transport des malades, et des wagons-salons.

— Sur le réseau du *Midi*, des coupés et coupés-lits, des fauteuils-lits, des lits-toilette, des compartiments-couchettes, des voitures-salon, des « voitures-salon-terrasse » et des fourgons pour le transport des malades ou des blessés.

Les prix de location sont des plus variables; ils dépendent parfois non seulement de la nature du compartiment loué et de la distance à parcourir, mais encore de la nature du train : voici, par exemple, quels sont les suppléments exigibles, par place (en sus du prix d'une place de 1<sup>re</sup> classe), dans les compartiments de luxe de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée :

TRAINS . .	OMNIBUS	Coupés	Fauteuils	Lits-salons	»	»	»
	DIRECT, EXPRESS	«	Coupés	Fauteuils	Lits-salons	»	»
	RAPIDE	»	»	Coupés	Fauteuils	Lits-salons	»
	DE LUXE	»	»	»	Coupés	Fauteuils	Lits-salons
1 à 300 kilom.		1 50	3 »	6 »	9 »	» »	» »
301 à 400 —		2 »	4 »	8 »	12 »	20 »	28 »
401 à 500 —		2 50	5 »	10 »	15 «	25 »	35 »
501 à 600 —		3 »	6 »	12 »	18 »	30 »	42 »
601 à 700 —		3 50	7 »	14 «	21 «	35 »	49 »
701 à 800 —		4 »	8 »	16 »	24 »	40 »	56 »
801 à 900 —		4 50	9 «	18 »	27 »	45 »	63 »
901 à 1 000 —		5 »	10 »	20 «	30 »	50 »	70 »
1 001 à 1 100 —		5 50	11 »	22 »	33 «	55 »	77 »
Au-dessus de 1 100 —		6 »	12 »	24 «	36 »	60 »	84 »

Place de lit-salon avec draps : Supplément de lit-salon ordinaire majoré de 25 0/0;  
Place de lit complet : Supplément de lit-salon ordinaire majoré de 50 0/0.

973. La location des places dans les voitures appartenant à la Société internationale des wagons-lits est soumise à un régime tout à fait particulier dont l'étude n'entre pas dans le cadre du présent ouvrage.

Il suffit de dire ici que cette société, quoique liée aux compagnies de chemins de fer par des traités, en est absolument indépendante par ailleurs, et a, par conséquent, sa responsabilité propre dans ses relations avec les voyageurs.

*Matériel (à voyageurs) appartenant à des particuliers ou à des administrations autres que celle sur les rails de laquelle il circule. — Tarifs G. V. n° 4 (T).*

974. La circulation du matériel appartenant à des particuliers ou à des administrations étrangères, est réglementée et tarifée de manière différente sur les divers réseaux.

Sur l'Est, par exemple, il est perçu pour la traction des wagons à deux ou trois essieux contenant des voyageurs, le « prix de la 1<sup>re</sup> classe du tarif général (place entière) appliqué sur un minimum de douze billets, sans que le produit de la taxe puisse être inférieur à 136<sup>f</sup> 40 »; chaque voyageur excédant le nombre de douze paie, en outre, le prix d'un billet de 1<sup>re</sup> classe; enfin, il est perçu, en sus des prix ci-dessus, 5 centimes par kilomètre et par véhicule, tant à l'aller qu'au retour.

Pour les wagons à quatre essieux, les minimums qui viennent d'être indiqués sont portés respectivement à dix-huit billets et à 181<sup>f</sup> 85; le droit de parcours par véhicule à 10 centimes.

Les wagons ne contenant pas de voyageurs sont taxés à raison de 40 centimes par véhicule et par kilomètre s'ils sont à deux ou trois essieux, et 60 centimes s'ils sont à quatre essieux.

975. Il paraît difficile, de prime abord, de concilier une tarification aussi élevée avec les dispositions du cahier des charges concernant le matériel roulant sur rails (*supra*, n° 271), mais il y a lieu de remarquer que ces dispositions ne prévoient de transports de wagons qu'à petite vitesse (1), alors qu'il s'agit ici de grande vitesse.

D'autre part, on ne saurait soutenir que les administrations aient seulement droit à la taxe de péage, alors que la traction des véhicules est faite par leurs soins et à leurs frais.

A ces considérations on peut ajouter qu'il s'agit de transports non obligatoires, puisque le cahier des charges est muet à leur égard, et pour lesquels il n'existe, par conséquent, aucun tarif maximum.

Finalement, on admettra qu'il en est des transports de matériel à voyageurs effectués à grande vitesse comme de tous les autres cas non réglementés explicitement par le cahier des charges : la fixation du prix à percevoir doit se faire de la manière indiquée n° 259, c'est-à-

---

(1) A la vérité, en s'en tenant rigoureusement à la lettre de l'article 42 du cahier des charges, on aurait pu prétendre que la clause de cet article relative au transport des voitures à grande vitesse s'applique aussi bien aux wagons, chariots, locomotives et tenders roulant sur rails, mais cette opinion, si jamais elle a été émise, n'a certainement pas prévalu.

dire au moyen d'une homologation ministérielle, sur la proposition du chemin de fer intéressé.

976. Les « wagons appartenant à des particuliers » et stationnant dans les gares, ont à payer un droit spécial qui est ainsi fixé par les tarifs G. V. n° 4 des divers réseaux :

« 3 francs par véhicule et par jour, pour les huit premiers jours ;

« 1 franc par véhicule et par jour, pour chaque jour en sus, sans que la perception totale puisse excéder 300 francs pour une année ininterrompue ».

Ce dispositif, qui vise exclusivement le matériel à voyageurs, met en évidence l'une des anomalies les plus choquantes de la tarification applicable au stationnement des wagons à marchandises appartenant à des particuliers, telle qu'elle résulte de l'arrêté sur les frais accessoires. Le droit à percevoir pour le stationnement de ces wagons, vides ou chargés, est, en effet, de 5 francs pour chacune des trois premières périodes de vingt-quatre heures et de 6 francs pour chaque période en sus des trois premières (*supra*, n° 388).

De sorte que si l'on compare, par exemple, pour un jour, huit jours, un mois et une année entière, les droits de stationnement respectivement applicables à un wagon à voyageurs et à un wagon à marchandises, on obtient le résultat suivant :

DURÉE du STATIONNEMENT	TAXE POUR UN WAGON	
	A VOYAGEURS	A MARCHANDISES
1 jour. . . . .	3 <sup>f</sup>	5 <sup>f</sup>
8 jours . . . . .	24	45
30 — . . . . .	46	177
365 — . . . . .	300	2 187

On ne voit pas bien quels motifs peuvent justifier des différences aussi considérables et la progression en sens inverse des deux barèmes.

#### *Trains spéciaux.* — Tarifs G. V. n° 4 (T).

977. Les administrations consentent toutes à créer, à la demande des voyageurs, des trains qui leur sont spécialement affectés pour un ou plusieurs voyages déterminés, et qui, dans les tarifs, portent le nom de *trains spéciaux*.

Généralement ce sont, en effet, des « trains spéciaux », dans le sens technique de cette expression, tel qu'il a été donné n° 187, mais, au point de vue de l'application des tarifs, on doit considérer exclusi-

vement comme trains spéciaux, quels que soient leur horaire et leur formation, ceux qui n'auraient pas été mis en marche si les voyageurs appelés à y prendre place, avec leur famille ou leurs invités, ne les avaient pas demandés, en offrant de payer, le cas échéant, les taxes exigibles.

Dans les tarifs G. V. n° 4, les administrations se réservent expressément la faculté de déterminer elles-mêmes les circonstances en faveur desquelles le train demandé pourra être accordé, et les conditions d'exécution suivant lesquelles il sera fait. Quant aux taxes applicables, les tarifs prévoient tous un minimum de perception, qui est ordinairement de 5<sup>f</sup> 60 par kilomètre parcouru (50 billets de 1<sup>re</sup> classe), ou seulement 8<sup>f</sup> 40 par kilomètre, pour l'aller et le retour, lorsque le train spécial ramène les voyageurs à leur point de départ le jour même.

Sous réserve des minimums prévus au tarif, les réseaux de l'Etat et de l'Est n'exigent d'autre paiement que celui des taxes homologuées applicables aux voyageurs, bagages, chevaux, chiens et voitures transportés par le train spécial; sur les autres grands réseaux, cette taxation est majorée, tout au moins pour les voyageurs, dans des proportions variables, et le tarif maximum peut se trouver ainsi très souvent dépassé.

On ne saurait invoquer, pour expliquer cette atteinte au cahier des charges, les motifs qu'on a fait valoir en faveur de la situation analogue étudiée n° 975.

#### B. — Voyages d'aller et retour et voyages circulaires.

*Billets d'aller et retour ordinaires.* — 978. Condition essentielle des tarifs « d'aller et retour ». — 979. Ces tarifs comportent tous un délai d'utilisation des billets. — 980. Observation d'ensemble sur les tarifs d'aller et retour. — 981. Interdiction du trafic des coupons de retour. — 982. Procédure en cas de dépassement du point terminus indiqué sur le billet. — 983. Procédure en cas de déclassement.

*Billets circulaires et d'excursions, billets d'aller et retour spéciaux pour stations balnéaires ou analogues.* — 984. Observation préliminaire. — 985. Indications sommaires sur un tarif pour voyages circulaires (commun G. V. n° 105). — 986. Sur le tarif G. V. n° 206, commun aux chemins de fer de l'Ouest et à la compagnie anglaise du South-Western-Railway. — 987. Sur un tarif pour sociétés et groupements divers (G. V. n° 8 Ouest). — 988. Sur le tarif G. V. n° 8 bis État, applicable aux marins du commerce voyageant en groupes.

*Billets d'aller et retour ordinaires.* — Tarifs G. V. n° 2 (T) et 102 (T).

978. On appelle billets d'aller et retour des billets de place qui comportent ordinairement des réductions importantes sur le double du prix correspondant à un trajet déterminé, mais à la condition que ce trajet sera parcouru deux fois, en sens inverse, par le même voyageur.

L'identité de personne à l'aller et au retour est indispensable, et si les billets d'aller et retour ne sont pas nominatifs, ce qui est le cas le plus général, on doit leur faire application du principe posé n° 209 : dès qu'il y a eu commencement d'utilisation, le billet devient personnel et incessible (V. n° 981).

979. On peut ajouter, bien que ce ne soit pas là une caractéristique essentielle des billets d'aller et retour, que le double parcours doit être effectué dans un temps déterminé : tous les tarifs d'aller et retour comportent, en effet, des conditions de durée de validité limitant le séjour que le voyageur pourra faire dans les localités où il se rend.

On conçoit le but des clauses de ce genre : sans elles, la presque universalité des voyages bénéficieraient des tarifs réduits, car il est évident que les départs sans espoir de retour sont l'exception ; les administrations n'ont, d'autre part, aucun intérêt à favoriser ceux-ci, imposés, en général, par des circonstances suffisamment puissantes pour que le voyageur ne soit pas arrêté par une considération de prix relativement négligeable.

980. Il existe des billets d'aller et retour de diverses sortes : les uns sont délivrés tous les jours, valables pour toutes relations et dans tous les trains ; d'autres ne sont utilisables que sous certaines conditions de parcours, de date, de classe, etc. En pareille matière, les circonstances locales ont une influence prépondérante.

Mais les trois clauses dont il va être parlé figurent, sous de très légères différences de forme, dans la plupart des tarifs d'aller et retour.

981. « Les deux coupons dont se composent les billets d'aller et retour », dit l'une de ces clauses, « ne sont valables qu'à la condition d'être utilisés par la même personne ; en conséquence, *la vente et l'achat des coupons de retour sont interdits* ; à l'aller, ces deux coupons doivent être présentés à la fois, adhérents ou détachés, tant au départ qu'au contrôle en route et à l'arrivée. Le voyageur qui ne présenterait que le coupon d'aller, sans produire en même temps le coupon de retour, devra payer le prix intégral de sa place d'après le tarif ordinaire, déduction faite de la valeur du coupon d'aller, c'est-à-dire de la moitié du prix du billet d'aller et retour. »

Cette clause n'est qu'une application du principe rappelé n° 978, mais il est évident qu'elle est, pour un voyageur de mauvaise foi, des plus faciles à éluder. Le possesseur d'un billet de chemin de fer n'a, en effet, sauf stipulation contraire formellement exprimée dans les tarifs appliqués, aucune justification à fournir sur la manière dont ledit

billet est parvenu entre ses mains. Or, les tarifs de billets d'aller et retour ordinaires ne contiennent rien à ce sujet, et, tant qu'il en sera ainsi, le voyageur pouvant opposer un refus absolu de répondre aux questions qui lui seraient adressées, le chemin de fer se trouvera dépourvu de tout moyen efficace de découvrir les fraudeurs.

982. Lorsque le voyageur porteur d'un billet d'aller et retour, ou d'un coupon de retour, dépasse, sans avoir prévenu les agents du chemin de fer, la gare dans laquelle il devait s'arrêter, le coupon ou le double coupon dont il est porteur lui est retiré et il doit payer le montant intégral, au tarif ordinaire des billets simples, du prix de la place qu'il a occupée, déduction faite de la valeur du billet retiré.

Si le voyageur a eu le soin de prévenir les agents, la procédure diffère suivant que l'on se trouve sur un réseau délivrant ou ne délivrant pas des billets d'aller et retour entre toutes ses gares.

Dans le premier cas (Et, E, O, Or, M), le voyageur qui dépasse la station indiquée sur son billet paie la différence entre un billet aller et retour pour la station jusqu'où il désire aller et le billet qu'il a entre les mains. Dans le second cas (N, L), le voyageur paie le prix ordinaire du parcours supplémentaire réellement effectué. Il en est de même dans les deux cas lorsque le dépassement se produit au retour.

983. Une troisième clause enfin, analogue à la précédente, réglemente la question des déclassements. Elle engage le voyageur, sans toutefois le lui prescrire aussi rigoureusement que l'article 4 des tarifs généraux (V. n° 679), à prévenir le chef de gare ou le conducteur chef, avant de prendre place dans un compartiment d'une classe supérieure à celle de son billet : il n'aura à payer, si ces agents ont été dûment prévenus, que « la différence entre la valeur d'un coupon d'aller ou de retour de la classe qu'il occupe, pour le parcours effectué en déclassement, et celle d'un coupon d'aller ou de retour de la classe du billet dont il est porteur » (G. V. n° 2 Or, art. 11); tandis que le voyageur qui se serait déclassé sans prévenir les agents du chemin de fer est tenu :

« 1° Si le fait a lieu à l'aller, de payer la différence entre la valeur du billet d'aller et retour correspondant à la place occupée et celle du billet d'aller et retour dont il est porteur;

« 2° Si le fait se produit seulement au retour, de payer le prix de la place qu'il occupe, suivant le tarif ordinaire, déduction faite de la valeur du coupon de retour dont il est porteur » (G. V. n° 2 L, art. VIII).

Ainsi libellée, cette clause présente un réel intérêt au point de vue de la sanction pénale à laquelle un déclassement ordinaire pourrait

donner lieu (V. nos 210 et 211) : on ne peut considérer comme coupable de contravention à l'article 58 du règlement de 1846-1901, et passible, par conséquent, des peines prévues par la loi du 15 juillet 1845, le voyageur qui, muni d'un billet d'aller et retour ou d'un coupon de retour, a pris place dans un compartiment d'une classe supérieure à celle indiquée par son titre; il suffit qu'il acquitte le supplément exigible pour avoir pleinement satisfait aux prescriptions légales.

*Billets circulaires et d'excursions, billets d'aller et retour spéciaux et à longue validité pour stations balnéaires ou analogues.* — Tarifs G. V. nos 5, 105, 205 (T et divers), 6, 106, 206 (T et divers), 8 (T) et 8 bis (Et).

984. Il existe de très nombreuses sortes de billets d'aller et retour et de billets circulaires, qui se distinguent des billets d'aller et retour ordinaires, tant par la modicité de leurs prix que par la durée exceptionnellement étendue de leur validité. Ne pouvant songer à donner même un aperçu des innombrables combinaisons destinées à faciliter les voyages d'agrément, on se bornera à en indiquer quelques-unes à titre d'exemple.

985. Le tarif G. V. n° 105, commun aux sept grands réseaux, prévoit la délivrance, pendant toute l'année, de carnets pour « voyages circulaires, de 300 kilomètres au moins, sur un ou plusieurs des réseaux » participants. L'itinéraire est tracé par le voyageur lui-même et doit le ramener à son point de départ (sauf dans certains cas). La durée de validité des carnets est de trente jours jusqu'à 1 500 kilomètres, de quarante-cinq jours pour les parcours de 1 501 à 3 000 kilomètres, de soixante jours pour les distances supérieures; elle peut être, à deux reprises, prolongée de moitié moyennant un supplément de 10 % du prix du carnet. Le barème de ce tarif, de forme belge, comporte d'importantes réductions sur les prix du tarif général, mais elles se trouvent souvent notablement diminuées par l'application d'une clause de minimum de perception ainsi conçue :

« Qu'il s'agisse de carnets individuels ou de carnets collectifs, le prix, par personne, ne peut être inférieur au double du prix d'un billet simple au tarif ordinaire entre la gare de départ et la gare comprise dans l'itinéraire pour laquelle ce dernier prix est le plus élevé, sans toutefois que le prix du carnet puisse être supérieur au chiffre résultant de l'application du tarif général. »

986. Le tarif G. V. n° 206, commun entre les chemins de fer français de l'Ouest et la compagnie anglaise du South-Western-Railway



est un tarif de saison ou temporaire permanent (V. n° 642) autorisant la délivrance, du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre, de billets d'aller et retour d'une gare quelconque du réseau de l'Ouest à certaines gares de l'île de Wight ou du littoral anglais, et valables *via* Le Havre, Cherbourg, Granville ou Saint-Malo, d'une part, et Southampton, d'autre part.

Le prix des places est, sur le réseau de l'Ouest, celui des billets simples cumulés, réduit de 40 %; sur les bateaux et sur les lignes de la compagnie de South-Western, le tarif indique le prix ferme correspondant à chaque destination.

Les billets sont « personnels, nominatifs, et les voyageurs doivent y apposer leur signature au moment de leur délivrance ».

**987.** Le tarif G. V. n° 8 Ouest (grandes lignes) accorde des réductions variant de 50 à 75 % aux voyageurs se trouvant dans les conditions ci-après :

1° *Sociétés musicales* se rendant à des concours et fêtes ou en excursion, voyageant en corps à l'aller et isolément au retour;

2° *Compagnies de sapeurs-pompiers et sociétés de tir et de gymnastique*, se rendant à des concours, fêtes, etc., en uniforme, voyageant en corps à l'aller et isolément au retour;

3° *Sociétés vélocipédiques* se rendant en excursion ou à des courses et voyageant en corps;

4° *Élèves des lycées, collèges, pensions, écoles et orphelinats, enfants et jeunes gens des patronages*, allant en promenade et voyageant en corps à l'aller et au retour;

5° *Enfants pensionnaires à titre gratuit des orphelinats*, allant en promenade et voyageant en corps à l'aller et au retour;

6° *Enfants appartenant aux colonies scolaires* envoyés à la campagne ou au bord de la mer, aux frais des municipalités, pendant les vacances, et voyageant ensemble à l'aller et au retour.

En ce qui concerne les quatre premières catégories, les groupes doivent se composer de dix personnes au moins ou payer pour ce nombre. Les membres actifs et membres honoraires des sociétés doivent être munis d'une carte justifiant de leur qualité; ils sont tenus, à l'aller, de voyager ensemble dans les compartiments qui leur sont désignés. Pour les enfants des orphelinats et des colonies scolaires, des justifications sont exigées plus précises encore, et les groupes doivent se composer au minimum de vingt élèves.

Le tarif comprend, en outre, d'importantes stipulations relatives aux bagages. En principe, les voyageurs ne sont autorisés à emporter avec eux que les bagages qu'ils peuvent conserver dans les voitures sans inconvénient pour les autres voyageurs; il n'est fait exception

à cette règle que pour les machines des sociétés vélocipédiques et le matériel nécessaire aux sociétés pour prendre part aux concours auxquels elles se rendent.

Tous les grands réseaux ont des tarifs G. V. n° 8 analogues à celui de l'Ouest.

988. Le tarif G. V. n° 8 *bis* du réseau de l'État, quoique ne s'appliquant qu'à des billets simples, peut être rapproché du précédent. Il accorde une réduction de 50 % sur le prix des billets simples aux marins du commerce voyageant par groupes de dix au minimum, soit pour se rendre à leur port d'embarquement, soit pour revenir du port de débarquement à leur port d'attache ou dans leurs foyers. La réduction s'applique, le cas échéant, aux excédents de bagages.

Comme justification, il est exigé : au départ, le rôle provisoire d'équipage visé par l'administrateur de la marine du port d'embarquement ; au retour, le rôle d'équipage également visé, soit par l'administrateur de la marine, soit par le consul de France lorsque le débarquement a lieu dans un port étranger.

#### C. — Pluralité de voyages en un seul contrat.

*Cartes de circulation à demi-tarif.* — 989. Avantages offerts aux voyageurs par les cartes de circulation à demi-tarif. — 990. Avantages que se réservent les administrations dans les tarifs relatifs à ces cartes. — 991. D'après ces tarifs, la carte étant annulée, le prix n'est cependant pas restituable. — 992. Mesures de contrôle ; observations au sujet de l'une d'elles. — 993. Préliminaires sur la clause de non-responsabilité. — 994. Malgré cette clause, le chemin de fer ne peut être déchargé de la responsabilité de ses fautes prouvées. — 995. Des faits susceptibles d'être considérés comme une faute. — 996. Les changements de service et faits analogues ne peuvent constituer une faute s'ils résultent d'une approbation régulière. — 997. En cas de retard, il y a toujours présomption de responsabilité contre le chemin de fer. — 998. Si, par suite du manque de place, le titulaire d'une carte à demi-place est obligé de monter dans un compartiment d'une classe inférieure à celle de son billet, il a droit au remboursement de la différence. — 999. Le train étant complet en toutes classes, le titulaire d'une carte a les mêmes droits qu'un voyageur ordinaire.

*Cartes d'abonnement.* — 1000. Indications sommaires sur les tarifs relatifs aux cartes d'abonnement. — 1001. Renvoi à des numéros précédents en ce qui concerne la clause d'irresponsabilité de ces tarifs. — 1002. Interdiction de faire le trafic de la messagerie. — 1003. Sortes diverses de tarifs d'abonnement. — 1004. Forme des barèmes. — 1005. Abonnements pour familles et sociétés. — 1006. Pour se rendre aux stations thermales, balnéaires, etc. — 1007. Pour étudiants, élèves et apprentis. — 1008. Pour ouvriers et employés. — 1009. Pour commissionnaires messagers.

*Cartes de circulation à demi-tarif.* — Tarifs G. V. n° 1 (O, Or, L)  
et 101 (T-G. C)

989. Le tarif G. V. n° 101 (T-G. C), que l'on peut prendre pour type des tarifs concernant les cartes de circulation à demi-tarif,

rentre dans la catégorie des tarifs d'abonnement (V. nos 645 à 647) : il prévoit la délivrance de cartes nominatives et personnelles, valables pendant un certain temps, et « donnant le droit d'obtenir des billets à demi-tarif, soit entre toutes les gares des réseaux de l'Est, de l'État, du Midi, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest, de Paris à Lyon et à la Méditerranée (réseau P.-L.-M. algérien excepté) et de la Grande-Ceinture de Paris (à l'exclusion de la Petite-Ceinture), soit entre toutes les gares de trois de ces réseaux, soit, enfin, entre toutes les gares d'un seul réseau ».

Les prix de ces cartes sont les suivants :

PARCOURS	CARTES VALABLES PENDANT								
	UN AN			SIX MOIS			TROIS MOIS		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Pour un seul réseau . . . . .	240	160	100	150	100	65	130	95	60
Pour trois réseaux . . . . .	255	175	110						
Ensemble des sept grands réseaux et de la Grande Ceinture . . . . .	320	220	140	200	135	85			

Pour chaque trajet le voyageur doit prendre au guichet un billet à demi-tarif de la classe qu'il veut occuper, avec cette distinction que le porteur de la carte A peut choisir à son gré l'une des trois classes, et le porteur de la classe B, la 2<sup>e</sup> ou la 3<sup>e</sup> classe; quant au porteur de la carte C, il n'a droit qu'à la 3<sup>e</sup> classe.

Au point de vue du prix, un voyageur habitué du chemin de fer, a donc intérêt à se munir d'une carte de circulation à demi-place, lorsque ses dépenses habituelles de voyage excèdent le double du prix de la carte.

**990.** Mais, par contre, le tarif comprend, au profit du chemin de fer, une clause ainsi conçue :

« Les titulaires de ces cartes prennent l'engagement :

« 1<sup>o</sup> De ne réclamer, en aucun cas, le prix de leur carte, qui reste acquis aux administrations des réseaux participant au tarif;

« 2<sup>o</sup> De n'exercer, à raison de leur carte, aucune action, ni prétendre à aucune indemnité contre lesdites administrations pour aucun arrêt, empêchement, retard, changement de service, diminution du nombre des trains ou défaut de place qui obligerait le titulaire à monter dans des voitures d'une classe inférieure;

« 3<sup>o</sup> De représenter, à toute demande des agents des administra-

tions, la carte dont ils devront toujours être porteurs et de reproduire, s'il y a lieu, sur la demande desdits agents, leur signature, qui doit figurer sur la carte. Le titulaire qui ne présente pas sa carte, ainsi que son billet à demi-tarif pour le parcours qu'il effectue, paie le prix entier de sa place, et ce prix est irrévocablement acquis aux administrations;

« 4° De voir annuler de plein droit leur carte, sans qu'il y ait lieu à aucune restitution, même partielle, de son montant, acquis aux administrations à titre de dommages-intérêts, si elle est trouvée dans d'autres mains que celles du titulaire, et sans préjudice des poursuites correctionnelles qui pourraient être provoquées contre les auteurs ou les complices de la fraude ou de la tentative de fraude. »

991. Le 1° et le 4° de cette clause ont un caractère excessif qui permet de douter de leur légalité : il est parfaitement inadmissible, par exemple, que le prix versé pour une carte ne soit restituable « en aucun cas »; mais on ne fera pas l'étude de cette question, l'importance des développements dans lesquels il serait nécessaire d'entrer paraissant peu en rapport avec l'intérêt qu'elle présente au point de vue pratique.

992. Le paragraphe 3° ne mérite aucune critique au sujet des mesures de contrôle qu'il organise : ces mesures sont fort légitimes, et même nécessaires pour éviter les fraudes, qui sans cela ne manqueraient pas de se produire.

Quant à la disposition du même paragraphe suivant laquelle le titulaire qui ne présente pas simultanément sa carte et son billet à demi-tarif peut être appelé à payer le prix entier de sa place, lequel resterait *irrévocablement acquis* aux administrations, elle donnerait lieu à des observations analogues à celles qui ont été formulées en commentaire de l'article 6 des tarifs généraux de grande vitesse (V. n° 686).

993. Restent les dispositions du paragraphe 2°, qu'on retrouve dans certains tarifs, notamment dans les tarifs d'abonnement proprement dits (V. n° 1000 et suiv.), et qui, à cause de la fréquence des litiges auxquelles elles donnent lieu, appellent quelques développements.

Ces dispositions, qui présentent les caractères d'une condition potestative, et par conséquent prohibée (C. civ. art. 1174), constituent une véritable clause de non responsabilité : strictement appliquées, elles exonéreraient le chemin de fer des fautes qu'il pourrait commettre dans l'exécution du contrat.

Aussi les interprétations les plus diverses se sont-elles manifestées,

et si la jurisprudence ne fournit à cet égard aucune solution d'une autorité décisive, elle est du moins aussi variée qu'abondante.

994. Pour certains tribunaux, la validité de la clause de non responsabilité des tarifs d'abonnement, en son plein et entier effet, « ne saurait être contestée » (1).

Pour d'autres, l'irresponsabilité n'est pas absolue : le chemin de fer resterait tenu des faits susceptibles d'être considérés comme « une faute lourde, une irrégularité grave et confinant au dol » (2); il serait également tenu de ses fautes délictuelles et quasi délictuelles (3).

Un troisième système admet la non-responsabilité du chemin de fer pour les retards éprouvés par le voyageur lui-même, mais non pour ceux que peuvent subir ses bagages; il y aurait, en effet, « deux contrats : l'un, pour le transport du voyageur, régi par le tarif G. V. n° 101, et l'autre, pour le transport de ses bagages enregistrés, soumis aux règles du tarif général » (4).

Ce dernier système ne peut se concilier avec le caractère juridique qu'on a reconnu, numéro 213, au contrat de voyage avec bagages; quant aux autres, ils méconnaissent tous plus ou moins le principe d'ordre public en vertu duquel nul ne peut, par une stipulation contractuelle, s'affranchir de la responsabilité de ses propres fautes.

Aussi adoptera-t-on la doctrine du jugement ci-après, suivant laquelle la clause de non-responsabilité ne saurait avoir effet lorsque la faute du chemin de fer est démontrée :

« En ce qui concerne la clause du tarif G. V. 101 invoquée par la compagnie de l'Ouest, cette clause aurait pour effet, si elle était appliquée dans le sens où elle l'entend, de la soustraire aux règles du droit commun, qui veut que nul ne puisse par avance s'exonérer de la responsabilité de ses fautes;

« Une telle prétention, qui n'est d'ailleurs que le résultat d'une fausse interprétation de la clause invoquée, ne saurait être admise; en effet, cette clause doit simplement être entendue comme ayant pour résultat de décharger la compagnie de la responsabilité à laquelle en cas de tarif plein

(1) Trib. com. Lyon, 18 oct. 1904 (Boisse c. Ch. de fer de P.-L.-M.), Montauban, 19 janv. 1906 (Cauvin c. Ch. de fer du Midi); *adde* Trib. com. Seine, 12 mars 1903 (Bardon et Chevillard c. Ch. de fer d'Orléans), 17 août 1906 (Lebourdais c. Ch. de fer du Midi), Caen, 13 juill. 1904 (Dauboin c. Ch. de fer de l'Ouest).

(2) Trib. com. Nantes, 24 mai 1905 (Roussel c. Ch. de fer de l'Ouest); *sic* Cour de Toulouse, 14 févr. 1908 (Ch. de fer d'Orléans c. Bosc), 8 avril 1908 (Ch. de fer du Midi c. Bouffet), 29 juin 1910 (Solomiac c. Ch. de fer du Midi); Cour de Bordeaux, 11 mai 1908 (Ch. de fer d'Orléans c. Roudier); Trib. com. Périgueux, 3 déc. 1909 (Peyronny c. Ch. de fer d'Orléans)

(3) Cour de Caen, 5 juin 1907 (Dauboin c. Ch. de fer de l'Ouest).

(4) Trib. com. Lyon, 23 déc. 1902 (Rügger c. Ch. de fer de P.-L.-M.); *adde* Trib. com. Marmande, 27 févr. 1904 (Cauler c. Ch. de fer du Midi), et Cour de Toulouse, 18 oct. 1905 (Ch. de fer d'Orléans c. Birch).

(sauf le cas fortuit ou de force majeure) elle est soumise en quelque sorte *a priori* qu'il y ait faute ou non; en un mot, en matière de demi-tarif, seule la faute de la compagnie établie par le voyageur est pour elle génératrice de responsabilité (1). »

L'argumentation de ce jugement paraît irréprochable.

Toute clause tendant à soustraire l'un des contractants à la responsabilité de ses fautes est contraire à l'ordre public et par conséquent inopérante, même si elle a été librement consentie par l'autre partie (C. civ. art. 1131 et 1133), même si elle a été insérée dans un tarif de chemin de fer dûment homologué par l'Administration supérieure. Ce principe a été consacré pour la première fois par la Cour de cassation, le 26 mars 1860, à l'occasion du pourvoi formé par une compagnie de chemins de fer pour fausse interprétation de l'article 103 du Code de commerce et violation des décrets des 16-24 août 1790, titre 2, article 13 (2), et du 16 fructidor an III (3), en ce que le jugement attaqué avait refusé de donner effet à une clause de non-garantie insérée dans un tarif homologué.

« Les obligations des voituriers ou des entrepreneurs de voitures et de roulage sont réglées, en cas d'avarie, par les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce; si, en droit commun, la garantie qui leur est imposée peut être étendue ou restreinte (4), il ne saurait jamais être stipulé qu'ils ne seront pas responsables de leurs fautes ou de celles de leurs préposés; en effet, une telle stipulation ouvrirait la porte à la fraude et aux abus, encouragerait la négligence des employés et rendrait inutile la protection que la loi a eu pour but d'accorder aux expéditeurs; en fait, la matière étant commerciale, les juges ont pu puiser dans tous les documents de la cause les éléments de leur conviction, et, en déclarant que l'avarie, objet de la réclamation, ne pouvait être attribuée qu'à la négligence et au défaut de précaution des agents chargés du transport des marchandises, ils ont pu, sans violer aucune loi, déclarer la compagnie du chemin de fer d'Orléans responsable du dommage causé par ses agents (5). »

(1) Trib. com. Saint-Lô, 18 juill. 1908 (Besson c. Ch. de fer de l'Ouest). *Sic* Trib. com. Boulogne-sur-Mer, 16 févr. 1904 (Lavocat c. Ch. de fer du Nord) et 21 juin 1904 (mêmes parties); Cour de Caen, 17 mars 1905 (Dauboin c. Ch. de fer de l'Ouest); Trib. com. Rouen, 27 févr. 1907 (Dauboin c. Ch. de fer de l'Ouest); Argentan, 30 sept. 1907 (Courtois c. Ch. de fer de l'Ouest); Cour de Bordeaux, 30 juin 1909 (Ch. de fer d'Orléans c. de Montlaur); Trib. com. Besançon, 28 janv. 1911 (Pesty c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

(2) « Les fonctions judiciaires sont distinctes et demeureront toujours séparées des fonctions administratives. Les juges ne pourront, à peine de forfaiture, troubler de quelque manière que ce soit les opérations des corps administratifs ni citer devant eux les administrateurs pour raison de leurs fonctions. »

(3) Loi défendant aux tribunaux de connaître des actes d'administration et déclarant nuls tous jugements et procédures intervenus à cet égard.

(4) Ainsi qu'on l'a vu n° 94, il n'en est plus ainsi depuis la loi du 17 mars 1905.

(5) Cass. req. 26 mars 1860 (Ch. de fer d'Orléans c. Barbezat).

Plus tard, sous le régime des clauses de non-responsabilité insérées dans les tarifs spéciaux (V. nos 873 et 935), la Cour de cassation, adoptant le système proposé par Troplong (1), avait admis que la présomption de responsabilité établie par l'article 103 du Code de commerce pouvait être conventionnellement supprimée, et, conséquemment, le fardeau de la preuve renversé; mais, quelque rigoureuse que fût devenue sa jurisprudence en ce qui concernait les preuves exigées des demandeurs en indemnité, elle ne cessa jamais de proclamer que le voiturier ne saurait en aucun cas s'affranchir de la responsabilité de ses fautes prouvées.

Si, disait-elle, dans l'arrêt du 4 février 1874 qu'on a cité n° 111, la clause de non-responsabilité « n'a pas pour effet d'affranchir la compagnie de toute responsabilité pour les fautes commises par elle ou par ses agents, elle a pour résultat, contrairement aux règles ordinaires, d'en mettre la preuve à la charge de l'expéditeur ». Tous les arrêts rendus depuis cette époque au sujet d'expéditions soumises au régime des clauses de non-garantie ont statué dans le même sens.

Voici par exemple comment s'exprime l'un des derniers de ces arrêts :

« L'expédition a été faite avec réquisition du tarif le plus réduit; cette réquisition impliquait l'application du tarif spécial P. V. n° 23, lequel stipule que la compagnie ne répond pas des avaries et déchets de route; le destinataire devait, dès lors, établir que l'avarie était imputable à une faute de la compagnie (2) .»

Sans doute, dans les contestations réglées par ces arrêts il s'agissait d'une avarie, mais le principe est absolu et s'applique à tous les cas, sans autres exceptions que celles résultant d'une loi (v. g. pour les transports internationaux; V. n° 1299); quels que soient les termes du tarif, l'étendue du préjudice et la nature du fait dommageable, le chemin de fer reste toujours responsable des conséquences de la faute commise par lui-même ou par ses agents, pourvu que soient établies l'existence de cette faute et la relation de cause à effet entre ladite faute et le préjudice allégué.

**995.** Reste à préciser quels faits sont susceptibles de constituer, de la part du chemin de fer, une « faute ».

Cette question paraît des plus complexes et des plus délicates, quand on relit l'énumération des divers cas dont les administrations prétendent s'exonérer : « arrêt, empêchement, retard, changement de

(1) Voir à ce sujet SARRUT, *op. cit.* (*supra*, 110, p. 50, note 1), nos 222 et 222 bis.

(2) Cass. civ. 22 mai 1906 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Planche-Perdrix).

service, diminution du nombre des trains ou défaut de place qui obligerait le titulaire à monter dans des voitures d'une classe inférieure ».

996. Pour ce qui est des changements de service et de la diminution du nombre des trains, nul doute que s'ils ont été homologués, le porteur d'une carte n'ait pas le droit de s'en plaindre; nul doute aussi que si, au contraire, une administration modifiait son service sans observer les formalités réglementaires, elle serait responsable de ces infractions envers les abonnés comme envers toutes autres personnes : elle aurait, en effet, commis une véritable faute délictuelle (V. n° 446).

997. Mais jusqu'à quel point le chemin de fer peut-il s'exonérer des « arrêts, empêchements et retards » ? N'y a-t-il pas pour lui, dans tous les cas, obligation formelle d'arriver à l'heure ? La marche des trains n'a-t-elle pas, par suite de l'approbation dont elle est revêtue et des sanctions qui lui sont applicables, le caractère d'une loi pénale ?

On peut se rappeler qu'une circulaire ministérielle du 12 août 1893 avait prescrit aux commissaires de surveillance administrative de constater par procès-verbaux, « en exécution des articles 43 et 79 (1) de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et 23 de la loi du 15 juillet 1845 », tout retard de trains de voyageurs excédant, à l'arrivée dans certaines gares, 10 minutes pour les parcours de 50 kilomètres au plus et 15 minutes pour les parcours supérieurs. Les procès-verbaux ainsi dressés n'ont pu recevoir aucune suite, parce qu'il aurait fallu, pour chaque retard, rechercher l'agent pénalement responsable et le déférer seul à la police correctionnelle, ce qui, pratiquement, était à peu près impossible; mais cette situation n'a pu modifier la nature essentiellement délictueuse de tout retard de train, ni supprimer la responsabilité civile qui en découle : or, si tout retard est un délit, le chemin de fer doit être responsable de ses conséquences envers tous, abonnés ou non, même en l'absence de tout contrat (V. n° 62 et suiv.).

Cette conséquence apparaît cependant tellement excessive qu'il faut voir là, très certainement, l'un des principaux motifs des hésitations de la jurisprudence.

Aussi semble-t-il qu'on puisse accorder aux tribunaux juges du fait, tout en respectant le principe de la responsabilité inhérente aux fautes, la faculté d'user de quelque latitude dans l'appréciation de celles-ci.

Le retard d'un train, bien qu'il constitue *a priori* une faute délict-

---

(1) Actuellement 76.



tuelle, peut souvent, surtout lorsqu'il est de faible importance, se justifier ou s'expliquer par des causes n'emportant pas l'idée d'une faute du chemin de fer; dès lors c'est dans les justifications ou explications fournies par l'administration en cause qu'on trouvera le nœud des litiges. Un train est en retard : il y a, sans nul doute et dans tous les cas, présomption de responsabilité, et le chemin de fer ne pourrait être dégagé, à l'égard d'un voyageur ordinaire, que par la preuve de la force majeure (V. n° 64, *in fine*) ; mais le contrat du porteur d'une carte à demi-tarif n'exige pas une telle rigueur, et si le juge du fait estime suffisantes les explications fournies par l'administration en cause, il pourra décider que, la faute du chemin de fer n'ayant pas été établie, la clause d'irresponsabilité doit, en l'espèce, recevoir effet (V. n° 554).

**998.** Enfin parmi les cas d'exonération de responsabilité prévus par le paragraphe 2° de la clause des tarifs d'abonnement, figure le « défaut de place qui obligerait le titulaire à monter dans des voitures d'une classe inférieure ».

Cette clause peut s'admettre dans toute sa rigueur quand il s'agit de cartes d'abonnement complet comme celles dont il sera question plus loin, mais s'il s'agit de cartes de circulation à demi-tarif, il faut entendre simplement que dans le cas prévu aucune indemnité ne sera due. Quant au prix du billet de demi-place payé pour une certaine classe et utilisé, du fait du chemin de fer, dans une voiture de classe inférieure, il doit être remboursé jusqu'à due concurrence, c'est-à-dire détaxé d'une somme égale à la différence entre le prix payé et le prix d'une demi-place dans la classe occupée. Cette solution paraît hors de doute; il est à supposer que, le cas échéant, les administrations ne la contesteraient pas.

**999.** Une conséquence implicite du même paragraphe de la clause est que, le défaut de place n'étant prévu que pour le cas où il occasionnerait un déclassement, le titulaire d'une carte de circulation à demi-place ou d'une carte d'abonnement aurait, en cas de défaut de place en toutes classes dans un train ordinaire, le droit, aussi bien que les autres voyageurs et suivant les mêmes règles, d'exiger le dédoublement du train (V. nos 185 et 186).

C'est là d'ailleurs une application du principe d'égalité (V. n° 188) : la situation du titulaire d'une carte est parfaitement comparable à celle d'un voyageur qui aurait pris son billet à l'avance, et l'on ne doit pas, dans le silence du tarif, donner la préférence à ceux qui se sont présentés après lui (V. n° 438).

*Cartes d'abonnement.* — Tarifs G. V. n° 3 (T) et 103 (T-2C).

1000. Les cartes d'abonnement donnent, moyennant un prix payé d'avance, le droit de circuler soit entre certains points, soit sur toutes les lignes d'un ou de plusieurs réseaux, sans avoir rien à payer de plus, ni à se munir d'aucun nouveau billet.

Les abonnés peuvent en général utiliser tous les trains dans lesquels ont accès, sur les parcours indiqués par leur carte, les voyageurs de la classe pour laquelle l'abonnement a été contracté; ils ont le droit de prendre et de quitter ces trains à toutes les stations situées sur les mêmes parcours.

1001. Une clause de non-responsabilité semblable à celle dont il a été parlé n° 993 et suivants, figure dans presque tous les tarifs d'abonnement. Elle ne donne lieu à aucune observation nouvelle.

1002. Ces tarifs interdisent ordinairement à l'abonné de faire au détriment des administrations le trafic de la messagerie, en transportant comme bagages des colis qui ne seraient pas sa propriété, et l'on a pu voir, par l'arrêt cité n° 200, que la Cour de cassation admet l'application de sanctions pénales à la violation de ces clauses.

Mais, *a contrario*, de ce que certains tarifs, tels que les tarifs d'abonnement simple (V. n° 1009), interdisent le trafic de la messagerie, alors que d'autres, et notamment les tarifs généraux, ne contiennent aucune interdiction de cette nature, on conclura, comme on l'a déjà fait n° 701, que les voyageurs ordinaires peuvent, sans commettre aucune contravention ni être passibles d'aucune peine, faire enregistrer et transporter à titre de bagages les paquets et marchandises qui leur auraient été confiés par des tiers (1).

1003. Les tarifs d'abonnement comportent des prix, et quelquefois des conditions, qui varient suivant certaines circonstances de personnes, de temps ou de lieu.

On peut les diviser de la manière suivante :

— Abonnements ordinaires applicables en tout temps à des voyageurs quelconques, soit individuellement, soit par groupes d'associés ou de famille;

— Abonnements spéciaux de courte durée et de saison, pour stations thermales et balnéaires;

— Abonnements spéciaux pour diverses catégories de voya-

---

(1) *Sic* Trib. corr. Angers, 16 mai 1908 (Decitre et Thomas), Orléans, 26 août 1910 (Malissard et autres).

geurs : élèves, apprentis, étudiants, professeurs et instituteurs ; ouvriers, ouvrières, employés et employées ; enfin commissionnaires-messagers.

1004. Les prix des tarifs pour abonnements ordinaires se présentent sous forme de barèmes à échelons ayant, dans l'ensemble, l'aspect des barèmes belges. Les paliers sont en général d'autant plus larges et les degrés d'autant plus élevés, que les distances sont plus grandes.

Toutefois, la forme de ces barèmes n'est pas toujours exempte d'irrégularité, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après, qui présente les prix applicables, pour les parcours jusqu'à 180 kilomètres, aux cartes de deuxième et de troisième classe, valables pendant un an, sur les réseaux de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée, en vertu du tarif commun G. V. n° 103.

DISTANCE	LAR- GEUR du PALIER	DEUXIÈME CLASSE			TROISIÈME CLASSE		
		·PRIX de la carte	HAU- TEUR du degré	AUGMEN- TATION moyenne par kilomètre	PRIX de la carte	HAU- TEUR du degré	AUGMEN- TATION moyenne par kilomètre
	km.	fr.	fr.	fr. c.	fr.	fr.	fr. c.
Jusqu'à 12 kilomètres	12	180	»	» »	120	»	» »
De 13 à 16 —	4	216	36	9 »	144	24	6 »
De 17 à 21 —	5	252		7 20	168		4 80
De 22 à 28 —	7	288		5 14	192		3 43
De 29 à 34 —	6	324		6 »	216		4 »
De 35 à 42 —	8	360		4 50	240		3 »
De 43 à 51 —	9	396		4 »	264		2 66
De 52 à 61 —	10	432		3 60	288		2 40
De 62 à 72 —	11	468		3 27	312		2 18
De 73 à 84 —	12	504		3 »	336		2 »
De 85 à 97 —	13	540		2 77	360		1 84
De 98 à 111 —	14	576	2 57	386	26	1 86	
De 112 à 120 —	9	608	32	3 55	407	21	2 33
De 121 à 140 —	20	640		1 60	429	22	1 10
De 141 à 160 —	20	673	33	1 65	450	21	1 05
De 161 à 180 —	20	706		1 65	472	22	1 10

1005. Lorsque les abonnements sont contractés simultanément par plusieurs membres d'une même *société* ou d'une même *famille*, la réduction sur les prix des abonnements ordinaires est généralement de 20 % pour la deuxième personne, 30 % pour la troisième et 40 % pour les personnes suivantes.

1006. Les abonnements pour *stations thermales et autres* ne sont délivrés qu'à certaines époques de l'année et pour certaines relations

seulement. De forme diverse suivant les réseaux, les tarifs relatifs à ces sortes d'abonnements ne présentent aucune particularité très importante.

1007. Les abonnements pour *étudiants, élèves et apprentis* des deux sexes ont pour but, d'après le tarif G. V. n° 103, de « faciliter les déplacements » entre le lieu de la résidence de l'abonné et la gare desservant l'établissement dans lequel il fait ses études ou son apprentissage.

Ils peuvent être consentis, d'après le même tarif :

1° Jusqu'à l'âge de vingt-six ans, aux étudiants des deux sexes qui suivent les cours des facultés, ainsi qu'aux élèves des deux sexes des établissements supérieurs tels que l'école centrale des Arts et Manufactures, l'école des Beaux-Arts, l'école des Arts décoratifs, etc. (Cette limite d'âge est portée à vingt-sept ans pour les étudiants qui ont eu à satisfaire au service militaire);

2° Jusqu'à l'âge de vingt et un ans, aux élèves des deux sexes des écoles, lycées, collèges, institutions et autres établissements d'enseignement secondaire, primaire ou professionnel, ainsi qu'aux élèves et apprentis des deux sexes suivant les cours municipaux de dessin;

3° Jusqu'à l'âge de dix-huit ans seulement, aux apprentis des deux sexes.

Des justifications sont exigées à ce sujet pour la délivrance des cartes, qui comportent une réduction de 50 % sur les prix des abonnements ordinaires.

Tous les réseaux ont des tarifs analogues au tarif G. V. n° 103; ils s'appliquent même, sur certains réseaux, aux professeurs et instituteurs (G. V. n° 3 Et, N, L, etc.) : dans ce cas, des justifications sont également exigées sur la profession de celui qui demande l'abonnement.

1008. Les abonnements pour *ouvriers et employés* des deux sexes ne se trouvent que dans les tarifs intérieurs des divers réseaux; ils ne peuvent en effet s'appliquer qu'à de très faibles parcours.

La durée de ces abonnements descend jusqu'à une semaine (du dimanche au samedi suivant).

Les cartes ne sont valables, ordinairement, qu'en 3<sup>e</sup> classe, pour un seul voyage par jour, et dans certains trains seulement.

Il existe aussi des cartes d'abonnement trimestrielles pour ouvriers et ouvrières rentrant dans leur famille le samedi soir ou le dimanche matin et retournant à leur travail le dimanche soir ou le lundi matin (v. g. tarif G. V. n° 3 L, § 5).

**1009.** De tous ces tarifs d'abonnements, répondant à des besoins divers, le plus curieux est sans contredit celui qui figure au paragraphe 1 bis du tarif G. V. n° 3 de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ce tarif, dit des « cartes d'abonnement pour les *commissionnaires-messagers* », prévoit une augmentation de 60 % sur le prix des abonnements ordinaires et accorde en échange aux abonnés la faculté de « faire enregistrer comme bagages des colis ne faisant point partie de leur bagage personnel ».

L'exercice de cette faculté, ordinairement interdite aux abonnés (V. n° 1002), est réglementé, par le tarif, de la manière suivante :

« Les bagages doivent être présentés à l'enregistrement 30 minutes au moins avant l'heure réglementaire du départ du train. — Les abonnés doivent ne présenter, pour faire enregistrer leurs colis, que leur carte d'abonnement, à l'exclusion de tout autre titre de parcours. — Les bagages doivent être retirés par le titulaire de la carte d'abonnement lui-même, dès leur mise à disposition après l'arrivée du train, et sur la présentation simultanée de la carte d'abonnement et du bulletin de bagages. Dans le cas où les bagages ne seraient pas retirés aussitôt après l'arrivée du train, comme aussi dans le cas où la carte d'abonnement ne serait pas produite, la taxe prévue pour le transport des bagages serait appliquée sur le poids intégral des colis. »

Ce sont là d'importantes dérogations aux règles établies par les tarifs généraux. A l'exception de la première, qui vise la commodité de l'exploitation, elles ont pour but d'éviter les fraudes, en empêchant les titulaires de ces cartes soit de bénéficier, au moyen de billets empruntés à d'autres voyageurs, d'une franchise supérieure à celle à laquelle ils ont droit, soit de faire transporter des colis comme bagages sans effectuer eux-mêmes le voyage, ce qui leur permettrait de faire de nombreux enregistrements successifs, pour chacun desquels ils profiteraient de la franchise.

#### D. — « Bagages » non accompagnés.

(Tarif commun G. V. n° 110, T.)

**1010.** Le tarif dit « des bagages non accompagnés » ne s'applique pas à des bagages proprement dits. — **1011.** Véritable caractère de ce tarif. — **1012.** Ses avantages sont peu importants. — **1013.** Ses prix élevés.

**1010.** C'est très improprement que dans le langage courant l'on donne au tarif commun G. V. n° 110 le nom, qui lui a été conservé ci-dessus, de tarif des *bagages non accompagnés*.

Il est de l'essence même des bagages de suivre un voyageur; cela

résulte de l'article 44 du cahier des charges (*supra*, n° 695) et dès l'instant que des colis voyagent seuls, ils cessent de constituer un bagage.

D'ailleurs le tarif G. V. n° 110 se garde bien de désigner sous le nom de bagages les objets auxquels il s'applique, car une telle désignation pourrait avoir pour effet de rendre l'article 44 du cahier des charges applicable, alors que précisément une clause dudit tarif G. V. n° 110 supprime la franchise de 30 kilogrammes à laquelle, en principe, a droit tout voyageur.

**1011.** Pourtant, ce tarif n'est pas un tarif de messagerie.

Il exclut « tous les objets destinés au commerce » ainsi que les « finances, valeurs et objets taxés *ad valorem* », pour ne s'appliquer « qu'aux objets emportés par les voyageurs pour leur usage personnel ou celui de leur famille, tels que : malles, valises, paniers, paquets et sacs renfermant du linge, des vêtements, des chaussures, des objets de toilette, des armes, des livres, des appareils de photographie; aux cartons à chapeaux, couvertures, cannes et parapluies, bicyclettes et voitures d'enfants, et aux échantillons des voyageurs de commerce. »

D'autre part la déclaration d'expédition et le récépissé, obligatoires pour toutes les expéditions, ne doivent pas être employés pour les transports du tarif G. V. n° 110.

Enfin les délais de grande vitesse ne sont pas applicables (Arr. min. 12 juin 1866, art. 5; *supra*, n° 459), pas plus d'ailleurs que ceux de petite vitesse.

Le tarif G. V. n° 110, dit des bagages non accompagnés, a donc un caractère tout à fait spécial; il échappe à toutes les règles ordinaires et au tarif maximum du cahier des charges.

**1012.** Ses avantages sont surtout de permettre la mise en route immédiate des colis, par trains de voyageurs, sans déclaration d'expédition et sans attendre l'expiration du délai de trois heures imparti pour les envois ordinaires.

Pour ce qui est de la déclaration d'expédition, c'est une formalité à laquelle il est facile de se soumettre, et qui d'ailleurs, ainsi qu'on l'a vu n° 714, n'est pas exigible pour les colis non accompagnés conservant juridiquement le caractère de bagages.

Quant à la question de délai, elle perd beaucoup de son importance, sur certains réseaux tout au moins, étant donnée la faculté accordée aux administrations, par le tarif G. V. n° 110, d'exclure de certains trains, les colis transportés aux conditions de ce tarif.

**1013.** A ces avantages, souvent modiques, s'oppose la cherté des

prix : ceux-ci sont toujours plus élevés que ceux d'un transport correspondant de bagages proprement dits, ou de messageries; la différence est même très sensible, ainsi qu'il ressort du tableau ci-après :

DIS- TANCES  en kilo- mètres	PRIX DE TRANSPORT (1) POUR LES EXPÉDITIONS D'UN POIDS DE								
	30 kilogrammes			100 kilogrammes			500 kilogrammes		
	TARIF G. V. 110	BAGAGES SUIVANT un voya- geur	ARTI- CLES de messa- gerie	TARIF G. V. 110	BAGAGES SUIVANT un voya- geur	ARTI- CLES de messa- gerie	TARIF G. V. 110	BAGAGES SUIVANT un voya- geur	ARTI- CLES de messa- gerie
km.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
10	1 45	0 10	0 85	1 95	0 50	0 90	3 20	2 70	2 80
50	1 45	0 10	1 »	2 60	1 60	2 20	11 20	10 30	9 20
100	1 95	0 10	1 50	4 60	3 »	3 80	21 20	19 70	17 20
200	3 45	0 10	2 55	8 60	5 80	6 80	41 20	38 50	32 20
300	4 95	0 10	3 50	12 60	8 60	9 80	61 20	57 30	47 20
400	6 45	0 10	4 45	16 60	11 50	12 60	81 20	76 10	61 20
500	7 95	0 10	5 35	20 60	14 30	15 40	101 20	94 90	75 20
1 000	15 45	0 10	9 70	40 60	28 30	26 40	201 20	188 90	130 20

Cela explique suffisamment les nombreuses critiques auxquelles le tarif G. V. n° 110 a donné lieu.

## § 2. — Finances, valeurs et objets d'art.

*Transports accompagnés.* — 1014. Caractère des tarifs applicables aux objets de valeur accompagnés. — 1015. Ces tarifs ne peuvent apporter aucune restriction aux droits des voyageurs pour ce qui concerne leurs bagages. — 1016. Prix à percevoir. — 1017. Exécution du transport. — 1018. La responsabilité du transporteur subsiste conformément aux règles ordinaires.

*Expéditions de titres et papiers-valeurs.* — 1019. Remarque sur le titre actuel des tarifs spéciaux y relatifs et sur celles de leurs dispositions qui visent la responsabilité. — 1020. La légalité des prix inscrits dans ces tarifs est contestable.

*Retours d'argent.* — 1021. Caractère des tarifs applicables aux retours d'argent. — 1022. Prix et délais. — 1023. Les retours d'argent donnent lieu à la création d'un récépissé et à la perception des droits correspondants.

*Finances, valeurs et objets d'art accompagnés.* — Tarifs G. V. nos 115 et 116, § 1 (T-2C).

1014. Par une curieuse coïncidence, le classement adopté dans la présente section se trouve rapprocher deux tarifs qui présentent, en

(1) Les taxes portées à ce tableau comprennent les frais d'enregistrement, de timbre et, s'il y a lieu, de manutention : en un mot, le total de ce que le voyageur ou l'expé-

sens opposé, la même anomalie. Le tarif G. V. n° 110 nous a montré de soi-disant bagages « non accompagnés », alors qu'il est de l'essence des bagages d'être transportés dans le même train que le voyageur auquel ils appartiennent; certaines parties des tarifs G. V. nos 15 et 115 s'appliquent au contraire à des expéditions de finances, valeurs et objets d'art « accompagnés », alors cependant que les objets confiés à un voiturier sont à l'ordinaire transportés par lui hors de la présence et de la surveillance de celui auquel ils appartiennent.

« Les voyageurs de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe », dit l'article 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup> du tarif G. V. n° 115, « ont la faculté de conserver auprès d'eux, et sous leur surveillance, dans tous les trains où leur admission est prévue par l'affiche de la marche des trains, les colis contenant des finances, valeurs et objets d'art, en se soumettant aux conditions suivantes :

« 1<sup>o</sup> Faire constater au départ le poids brut de ces objets et payer aux compagnies la taxe des articles de messagerie calculée sur un poids dix fois aussi considérable (avec minimum de 3 000 kilos en 1<sup>re</sup> classe et 2 000 kilos en 2<sup>e</sup> classe) que le poids réel des colis qu'ils accompagnent; toutefois le poids réel des colis ainsi accompagnés ne peut dépasser 700 kilos par compartiment.

« 2<sup>o</sup> Surveiller eux-mêmes ces colis et renoncer à tout recours contre les compagnies en cas de perte ou de détournement. »

1015. Il ne faudrait pas inférer de ce texte que les voyageurs qui ne se soumettent pas aux conditions indiquées n'ont pas la faculté de conserver auprès d'eux des finances, valeurs et objets d'art. On sait que la vérité est tout autre, chacun étant libre de placer dans ses bagages à la main, et même dans ses bagages enregistrés, les objets que bon lui semble, à l'exception des matières dangereuses ou infectes (V. nos 698 à 700).

Une décision ministérielle du 20 août 1857 a même rappelé très explicitement que « les compagnies de chemins de fer ne doivent pas soumettre à la taxe les sacs d'espèces que les voyageurs peuvent garder avec eux, dans les voitures, sans gêner leurs voisins. »

Les tarifs G. V. nos 15 et 115 sont donc bien des tarifs spéciaux, au sens juridique de cette expression, et leur application est subordonnée à l'acceptation préalable de l'intéressé : on ne peut les opposer à un voyageur quelconque.

---

diteur est appelé à payer pour le transport de ses colis. (Notamment les envois faits aux conditions du tarif G. V. n° 110 donnent ouverture à la perception d'un droit de timbre de 35 centimes comme expéditions de grande vitesse.)



**1016.** Comme prix de transport du voyageur lui-même, ces tarifs stipulent qu'il prendra place avec ses colis soit, moyennant paiement d'un seul billet, dans un compartiment de 1<sup>re</sup> ou de 2<sup>e</sup> classe qui lui sera réservé, soit, si le poids de ses colis est supérieur à 700 kilos, dans un fourgon qui lui sera également réservé, sans qu'il ait rien à payer pour sa place.

**1017.** En somme l'économie générale de ces dispositions consiste à réserver au voyageur un compartiment ou même un fourgon entier, moyennant paiement (outre le prix d'une seule place lorsqu'il voyage en 1<sup>re</sup> ou en 2<sup>e</sup>) de la taxe applicable aux articles de messagerie, calculée sur dix fois le poids brut de ses bagages à la main.

On peut dire de ce tarif, comme on l'a dit du tarif G. V. n° 110, qu'il échappe à toutes les règles.

Il est en outre impossible de se rendre compte des avantages qu'il réalise pour ceux qui l'utilisent : ces avantages sont évidemment très variables suivant les cas ; ils dépendent surtout de la valeur des objets que le voyageur emporte avec lui, et de l'intérêt qu'il attache à leur conservation.

**1018.** Il est à peine besoin de faire remarquer en terminant que si la clause en vertu de laquelle le voyageur devait « renoncer à tout recours contre les compagnies en cas de perte ou de détournement », a été conservée dans certains tarifs, elle ne peut, depuis la loi du 17 mars 1905, recevoir aucune application.

*Expéditions de titres et papiers-valeurs.* — Tarifs G. V. n°s 15 et 115, § 2 (T-2C).

**1019.** Les dispositions qui font l'objet du paragraphe 2 du tarif G. V. n° 115, commun aux grands réseaux et aux chemins de fer de Ceinture, ou de stipulations analogues dans les tarifs G. V. n° 15 des mêmes réseaux, portaient autrefois pour titre : « Transport à responsabilité limitée des titres et papiers-valeurs. »

Ce titre suffirait, à l'heure actuelle, à démontrer l'illégalité du tarif : dès l'instant, en effet, qu'il s'agit non d'une obligation de sommes mais d'un transport de choses, l'article 103 du Code de commerce est applicable, et la responsabilité du chemin de fer est entière, pour la valeur totale des objets transportés, lorsque le contenu des colis, quelle que soit sa nature, ne lui a pas été frauduleusement cédé.

On pouvait donc soutenir la nullité de la clause du tarif G. V. n° 115, § 2, qui était ainsi conçue :

« En cas de perte, de vol ou d'incendie, la responsabilité, soit directe,

soit indirecte des compagnies est limitée au remboursement de la valeur déclarée. Au delà de ce remboursement, l'expéditeur ne peut exercer contre elles aucun recours, pour quelque cause que ce soit, même pour responsabilité personnelle, sauf en cas de dol ou de fraude ».

Sans doute, on trouve des limitations analogues dans les règlements applicables aux transports de valeurs effectués par l'administration des postes; mais ces limitations résultent de lois. On ne peut les admettre par analogie en faveur des chemins de fer, depuis que la loi du 17 mars 1905, complétant l'article 103 précité du Code de commerce, a expressément prohibé toute atténuation de la responsabilité de droit commun concernant les voituriers.

Aussi, d'une part, le titre du tarif a-t-il été changé : il s'appelle actuellement « Transport avec déclaration de valeur des titres et papiers-valeurs »; ce qui, à la vérité, ne signifie pas grand chose, étant donné que toute expédition de cette nature doit être accompagnée d'une déclaration spéciale de valeur (V. n° 726).

D'autre part, la clause ci-dessus rappelée a été remplacée par le texte suivant :

« Au point de vue du contrat de transport et de ses conséquences dans les rapports des administrations avec l'expéditeur et le destinataire, la valeur des objets transportés est considérée comme ne dépassant pas la valeur déclarée. »

Et ceci est également sans grande portée, puisque, comme on l'a montré n° 728, le montant de la valeur déclarée doit, même sous l'empire des tarifs généraux, être présumé exact et servir de base à l'estimation du préjudice subi par l'ayant droit.

**1020.** Pour ce qui est du prix, le tarif G. V. n° 115, § 2, soumet les colis contenant des titres ou papiers-valeurs à une double taxe réglée de la manière suivante :

1° Taxe des articles de messagerie calculée sur un poids égal à quinze fois le poids réel des colis, et, au minimum, sur 10 kilos.

2° Taxe de 10 centimes par 1 000 francs ou fractions de 1 000 francs, calculée sur la valeur déclarée par l'expéditeur.

Outre que le principe de cette taxe de 10 centimes, invariable avec la distance, est d'une légalité contestable, on peut reprocher au mode de taxation ci-dessus indiqué, de pouvoir aboutir, dans bien des cas, à des prix plus élevés que ne seraient ceux du tarif général appliqués à la même expédition. Lorsqu'il en est ainsi, il y a lieu, conformément à la règle rappelée nos 861 et 870, de s'en tenir aux prix et conditions dudit tarif général.

*Retours d'argent.* — Tarifs G. V. n° 115, § 3 (T-2C).

**1021.** Le paragraphe 3 du tarif G. V. n° 115 n'est pas à proprement parler un tarif de transport, et moins encore un tarif spécial, puisqu'il s'applique simplement à l'espèce d'opération de banque consistant à faire verser à l'expéditeur, par les soins de la gare de départ, les fonds reçus du destinataire, par les soins de la gare d'arrivée, pour une expédition faite contre remboursement.

Ce tarif n'est cependant appliqué que sur réquisition de l'expéditeur, mais une réquisition qui peut être formulée de manière tout à fait indirecte, conformément à une clause ainsi conçue :

« L'expéditeur a toujours le choix entre les prix et conditions du présent tarif et les prix et conditions du tarif ordinaire des finances. La demande d'un tarif réduit faite par un expéditeur pour un transport effectué contre remboursement sera considérée comme entraînant l'application, au retour des fonds, des prix du présent tarif ».

**1022.** Ces prix sont eux-mêmes très différents des prix ordinaires et ils ne dépendent en rien de la distance, ce qui se comprend fort bien étant donnée la nature de l'opération.

D'après le tarif G. V. n° 115, il est perçu, pour les retours d'argent, 15 centimes par fraction indivisible de 100 francs (avec minimum de 55 centimes) lorsque le paiement doit avoir lieu en gare; cette taxe s'augmente de 25 centimes par fraction indivisible de 1 000 francs pour les paiements à domicile.

Ces perceptions pouvant aboutir à des prix plus élevés que ceux du tarif général, il y a lieu de faire à leur égard une remarque analogue à celle qu'on a faite n° 1020.

De même que la taxe, le délai est indépendant de la distance: il est fixé à cinq jours, de gare en gare, non compris le jour de l'encaissement ni celui du versement entre les mains de l'expéditeur; on y ajoute, le cas échéant, les délais de factage.

**1023.** Ainsi qu'on l'a déjà dit n° 790, bien qu'il n'y ait pas réellement transport, les droits de timbre et d'enregistrement sont dus, pour les retours d'argent, comme pour une expédition ordinaire; ils donnent lieu, d'ailleurs, comme ces expéditions, à la création d'une lettre de voiture ou d'un récépissé: l'application du tarif G. V. n° 115 ne saurait, malgré le lien plus étroit qu'elle établit entre l'expédition primitive et le retour des fonds (V. n° 1021) atténuer la rigueur de cette règle d'ordre fiscal.

### § 3. — Transports funéraires.

(Tarifs G. V. n° 4).

1024. Notions sur les tarifs spéciaux applicables aux transports funéraires (N, O et L). — 1025. Prix de ces tarifs. — 1026. Réglementation des mêmes transports sur les autres réseaux.

1024. Quelques administrations de chemins de fer possèdent un matériel spécial pour les transports funéraires.

La compagnie du *Nord* met à la disposition du public des voitures funéraires comprenant : un compartiment pour le cercueil; une chambre mortuaire dans laquelle deux personnes peuvent prendre place; un compartiment de 1<sup>re</sup> classe; un cabinet de toilette avec water-closet.

Sur le réseau de l'*Ouest*, le wagon spécial pour les transports funéraires accompagnés comprend : un compartiment pour le cercueil; un compartiment de 1<sup>re</sup> classe avec cabinet de toilette; un compartiment pour les bagages avec place pour un domestique.

La compagnie de *Paris-Lyon-Méditerranée* a des wagons pour transports funéraires qui comprennent : un compartiment pour le cercueil; un compartiment de 1<sup>re</sup> classe; un compartiment de deux places de 2<sup>e</sup> classe; un cabinet avec water-closet.

1025. L'usage et la location de ces wagons spéciaux sont réglés par un paragraphe spécial des tarifs G. V. n° 4.

Les taxes à percevoir sont, tant pour le cercueil que pour les places occupées, celles des tarifs généraux, mais avec minimum basé soit sur la distance (N), soit sur le nombre des places à payer (O, L).

1026. Les tarifs spéciaux des autres grands réseaux ne contiennent rien concernant les transports funéraires (E, Or) ou se bornent à réglementer le passage sur leurs rails des voitures de pompes funèbres appartenant à d'autres administrations (Et, M).

### § 4. — Animaux vivants.

1027. Division du sujet.

1027. La tarification des animaux vivants est influencée par une foule de circonstances qui rendent l'application de règles uniformes à peu près impossible; aussi est-elle très divisée.

Les tarifs G. V n° 11 des divers réseaux reprennent ordinairement sous des paragraphes spéciaux : les chevaux, les bestiaux (bœufs, vaches, taureaux, veaux, porcs, ânes, mulets, moutons, brebis, agneaux, chèvres, etc.) et les ruches contenant des abeilles.

Les tarifs G. V. n° 12 sont consacrés aux chevaux de course, aux

équipages de chasse, aux étalons et aux juments pour la reproduction.

Dans les tarifs G. V. n<sup>os</sup> 14, 114, etc. figurent, parmi les denrées, les petits animaux en cage ou en paniers (agneaux, cailles, chevreaux, cobayes, cochons de lait, lapins, pigeons, volailles), les escargots et coquillages, les poissons vivants transportés dans l'eau.

Enfin, pour la petite vitesse, les tarifs P. V. n<sup>os</sup> 1, 101, 201, etc. reprennent les animaux vivants de toute sorte.

On ne peut songer à faire ici une revue détaillée et complète de tous ces tarifs; il suffira de faire connaître les principales règles applicables aux diverses catégories de transports.

Cette étude sera divisée en deux parties :

A. Chevaux et bestiaux en général;

B. Cas particuliers (chevaux de course et équipages de chasse; petits animaux, coquillages et poissons; ruches d'abeilles).

#### A. — Chevaux et bestiaux en général.

(Tarifs G. V. n<sup>os</sup> 11, 111... P. V. n<sup>os</sup> 1, 101...).

*Mode de calcul des taxes.* — 1028. Les chevaux et bestiaux sont ordinairement taxés par tête et par kilomètre. — 1029. Quelquefois la taxe s'établit par wagon complet et même d'après la superficie du wagon employé. — 1030. Clause du wagon complet dans le tarif P. V. n<sup>o</sup> 1 Or. — 1031. Clause du wagon complet dans le tarif P. V. 101 L-2 C. — 1032. Observation sur la faculté laissée à l'expéditeur de placer dans les wagons, « à ses risques et périls », telle quantité d'animaux qu'il juge convenable.

*Limitation de valeur.* — 1033. Effets de la clause limitant la valeur des animaux pour l'application du tarif spécial. — 1034. L'absence de déclaration n'entraîne pas nécessairement atténuation de la responsabilité du transporteur.

*Délais.* — 1035. Clause allongeant de moitié les délais ordinaires de grande vitesse. — 1036. Cet allongement doit porter séparément sur chacun des délais partiels dont se compose le délai total. — 1037. Les tarifs spéciaux P. V. applicables aux animaux ne comportent en général aucun allongement des délais ordinaires. — 1038. Exemple d'un tarif mixte G. V. et P. V.

*Délivrance de permis aux expéditeurs.* — 1039. Caractère juridique de la clause imposant aux expéditeurs l'obligation, ou leur accordant la faculté, de faire accompagner leurs animaux. — 1040. Même s'il y a obligation pour l'expéditeur de donner les soins de route, la présomption de responsabilité est toujours contre le voiturier. — 1041. Cette présomption subsiste dans tous les cas. — 1042. Les « permis » délivrés pour accompagner des animaux ne sont pas des permis de faveur.

*Manutention.* — 1043. La manutention des animaux est ordinairement à la charge de l'expéditeur et du destinataire. — 1044. Lorsque les animaux, faute d'être réclamés à l'arrivée, doivent être mis en fourrière, les frais de fourrière ne sont dus que si la livraison était exigible. — 1045. Le chemin de fer est tenu de prêter, le cas échéant, pour le chargement et le déchargement, les agrès et aménagements nécessaires. — 1046. La règle précédente s'applique aux transports de toute nature.

#### *Mode de calcul des taxes*

1028. D'après le cahier des charges et les tarifs généraux, tant de petite que de grande vitesse, les chevaux et les bestiaux sont taxés

par tête et par kilomètre, à des prix qui varient suivant la taille ordinaire de ces animaux.

Le même mode de taxation se retrouve, en général, avec des prix plus réduits, dans la plupart des tarifs spéciaux G. V. nos 11, 111..., P. V. nos 1, 101, etc. Quelquefois un minimum de nombre est imposé pour l'application des prix réduits : ainsi, dans le tarif G. V. n° 11 Ouest, un prix de 15 centimes par tête et par kilomètre est applicable aux ânes, bœufs, chevaux, etc., « par expédition d'au moins trois têtes ou payant pour ce nombre ».

Cette disposition est fort compréhensible et non moins légitime, étant toujours entendu que le prix ainsi perçu ne peut dépasser celui qui résulterait de l'application du tarif général, et *a fortiori* du tarif maximum.

1029. La plupart des tarifs contiennent en outre des prix calculés soit d'après la superficie des wagons employés, soit simplement par wagon complet, modes de taxation que le cahier des charges n'avait point prévus.

On prendra pour exemple du premier mode ci-dessus indiqué le tarif G. V. n° 11 de la compagnie du Nord.

Ce tarif comporte l'application aux animaux, quelle que soit leur taille, d'un barème B ainsi conçu :

« Par mètre carré,

« Jusqu'à 10 kilomètres, 5 centimes par kilomètre.

« De 101 à 200 kilomètres, 33 millimes par kilomètre en sus;

« Au delà de 200 kilomètres, 15 millimes par kilomètre en sus. »

D'après les conditions particulières du même tarif « la taxe est calculée d'après la superficie intérieure des wagons à bestiaux mis à la disposition des expéditeurs par la gare de départ; la superficie est évaluée en mètres carrés, en arrondissant au mètre supérieur les fractions d'un demi-mètre carré et au-dessus, et en négligeant les fractions de moins d'un demi-mètre carré ».

Les articles suivants ajoutent, au sujet des excédents :

« Lorsqu'un envoi nécessite l'emploi de plusieurs wagons, et qu'il se trouve un excédent de têtes de bétail inférieur au chargement complet d'un wagon, cet excédent est taxé, suivant qu'il y a avantage pour l'expéditeur, soit au prix du tarif général, soit aux prix du barème B, calculés sur la contenance réelle du matériel employé.

« Dans tous les cas, l'expédition entière est régie par les conditions du tarif spécial.

« Les expéditeurs peuvent charger dans chaque wagon, à leurs risques et périls, autant de têtes de bétail qu'ils jugeront convenable. »

Le mode de calcul résultant de l'application de ce texte est comparable à celui qui est institué par l'article 7, lettre c (V. n° 912 et suiv.), des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse.

**1030.** Quant à la clause par wagon complet, elle varie suivant les réseaux et les tarifs.

Le tarif P. V. n° 1 Orléans, chapitre II, § 1<sup>er</sup>, par exemple, qui est applicable aux bœufs, vaches et taureaux, dit simplement :

« *Prix de transport.* — D'une station quelconque à une autre station du réseau : 50 centimes par wagon et par kilomètre, etc... *Conditions particulières.* — Les expéditeurs peuvent mettre dans les wagons tel nombre d'animaux qu'ils jugent convenable, à leurs risques et périls. Ils font eux-mêmes le chargement et le déchargement des animaux. Il n'est perçu par la compagnie aucune taxe pour ces manutentions ».

**1031.** La clause du wagon complet diffère assez sensiblement de celle ci-dessus, dans le tarif P. V. n° 101, chapitre 6 (L-2 C), applicable aux expéditions de bestiaux faites de certaines gares du réseau de Lyon à destination de Paris-Bestiaux (La Villette).

Ce tarif présente pour chacune des gares de départ qui y sont dénommées, deux prix fermes « par wagon » : l'un s'applique aux bœufs, vaches, taureaux, veaux et porcs, l'autre aux moutons, brebis, agneaux et chèvres.

Mais, d'après les conditions particulières, « le chargement complet d'un wagon est fixé à l'une des quantités suivantes :

« 6 bœufs, vaches ou taureaux;

« 15 veaux ou porcs;

« 40 moutons, brebis, agneaux ou chèvres. »

« Toutefois », ajoutent ces conditions, « il peut être chargé dans le même wagon, par le même expéditeur, à ses risques et périls, telle quantité de bestiaux qu'il juge convenable, en ne payant que le prix du wagon complet ordinaire.

« Si le wagon chargé possède deux planchers et si les deux planchers sont occupés par telle quantité de moutons, brebis, agneaux ou chèvres que l'expéditeur juge convenable, la taxe appliquée à l'expédition sera celle de deux wagons complets ordinaires.

« Quand l'expédition n'atteint pas les quantités fixées pour le chargement d'un wagon complet, elle est taxée d'après le tarif général de chaque compagnie pour les transports par tête, à moins que la taxe qui résulte de l'application de ces tarifs ne soit supé-

rieure à celle d'un wagon complet, auquel cas cette dernière taxe est appliquée.»

En fin de compte, si cette clause diffère par son texte de celle du tarif P. V. n° 1 Orléans, pratiquement elle revient à peu près au même, et elles laissent l'une et l'autre à l'expéditeur, aussi bien que les clauses taxant d'après la superficie du wagon employé, la faculté d'utiliser la capacité totale de celui-ci, en y plaçant autant d'animaux qu'il le juge à propos.

**1032.** Cette faculté, qui avait été introduite dans les tarifs alors que ceux-ci contenaient des clauses de non-garantie, ne paraît pas sans danger pour les administrations des chemins de fer, aujourd'hui que la présomption de responsabilité résultant de l'article 103 du Code de commerce leur est dans tous les cas opposable.

La clause ci-dessus du tarif P. V. n° 101 (L-2 C), par exemple, dit bien : « Il peut être chargé dans le même wagon, par le même expéditeur, à ses risques et périls, telle quantité de bestiaux qu'il juge convenable » ; or il n'était même pas nécessaire que cela fût exprimé : l'expéditeur est toujours responsable des avaries provenant de son fait, qui, d'ailleurs, dans le cas envisagé, constituerait un véritable vice propre de l'expédition. Mais le chemin de fer n'en est pas moins tenu, de son côté, comme toujours, de faire la preuve de ce vice propre, lorsqu'il juge à propos de l'invoquer à sa décharge ; et s'il lui paraît que des avaries survenues en cours de transport doivent être attribuées au nombre trop grand des têtes de bétail chargées par l'expéditeur dans le même wagon, il lui appartiendra, pour être dégagé de la responsabilité de ces avaries, de prouver que telle a bien été leur cause. Cette preuve ne sera pas exempte de difficultés.

#### *Limitation de valeur*

**1033.** La responsabilité des administrations reste donc dans tous les cas très étendue et pourrait devenir fort onéreuse ; aussi certains tarifs limitent-ils, dans leurs conditions particulières, la valeur des animaux auxquels ils peuvent être appliqués.

Les dispositions y relatives se présentent généralement sous l'une des formes suivantes :

« Les prix du présent tarif ne sont applicables qu'aux animaux dont la valeur, par tête, ne dépasse pas :

« Chevaux, bœufs et animaux de grande taille, 1 500 francs ;

« Veaux, porcs et autres animaux de moyenne taille, 300 francs ;



« Chèvres, moutons et autres animaux de petite taille, 60 francs. »  
(Tarif spécial G. V. n° 11 N.)

Ou encore :

« Le présent tarif n'est pas applicable au transport des animaux dont la valeur excéderait 5 000 francs. » (Tarif spécial P. V. n° 1 Et.)

Les clauses ainsi conçues diffèrent sensiblement de celles, d'apparence analogue, des tarifs généraux de grande vitesse, article 35 (V. n° 759), ou de petite vitesse, article 22 (V. n° 836). Tandis qu'en vertu de ces dernières les expéditeurs peuvent bien présenter des animaux de valeur supérieure au maximum prévu, mais à charge par eux de déclarer cette valeur et de payer une surtaxe spéciale, les tarifs qui contiennent une clause libellée comme celles ci-dessus des tarifs G. V. n° 11 Nord ou P. V. n° 1 État, ne peuvent, au contraire, être appliqués en aucun cas, même au prix d'une surtaxe, à des animaux d'une valeur supérieure à celle fixée.

En conséquence, si l'expéditeur, en remettant ses animaux, déclare une valeur supérieure au maximum prévu par le tarif, l'application de celui-ci devra lui être refusée. Si c'est seulement après le transport, par exemple pour se faire indemniser d'une avarie, qu'il émet une prétention de ce genre, il pourra bien être admis à en justifier, mais il y aura lieu de lui appliquer aussitôt les taxes du tarif général, au lieu de celles du tarif spécial inapplicable, et, en outre, la responsabilité du chemin de fer pourra se trouver atténuée en vertu des principes généraux de l'article 1150 du Code civil (*supra*, n° 69).

1034. Il est à remarquer que l'atténuation dont il vient d'être parlé ne résulte pas *de plano* du défaut de déclaration.

Il peut arriver, en effet, que l'expéditeur ait simplement demandé le « tarif réduit », sans indiquer ni le numéro du tarif à appliquer, ni la valeur des animaux à transporter. Dans ce cas, si plusieurs tarifs sont en concurrence, susceptibles d'être appliqués suivant que la valeur dépasse ou ne dépasse pas certains chiffres, il appartient à la gare à qui l'expédition est présentée d'exiger des renseignements précis à cet égard; lorsqu'elle ne le fait pas, elle endosse, le cas échéant, une part tout au moins de la responsabilité du choix qu'elle a fait elle-même du tarif, sur des renseignements dont l'insuffisance ne devait pas lui échapper.

Il y a toujours là un point de fait à établir, dont l'importance n'est pas négligeable lorsqu'il s'agit de régler l'attribution et l'étendue de la responsabilité.

*Délais*

1035. La plupart des tarifs spéciaux de grande vitesse applicables aux animaux, notamment le tarif G. V. n° 11 Paris-Lyon-Méditerranée, comprennent dans leurs conditions particulières la clause suivante : « La compagnie se réserve d'allonger de moitié les délais ordinaires de la grande vitesse. »

1036. Le calcul de cet allongement doit-il se faire sur l'ensemble du délai, établi tout d'abord suivant les règles ordinaires, ou bien la majoration de moitié doit-elle être comptée séparément sur chacune des parties dont se compose le délai total?

La jurisprudence de la Cour de cassation admet formellement la deuxième solution. Suivant la chambre civile, les termes de la clause ci-dessus « sont absolus; ils comprennent tous les délais et chacun d'eux, c'est-à-dire le délai d'expédition, le délai de transport et le délai de livraison ».

Voici d'ailleurs comment ladite chambre civile établit elle-même le calcul des délais, pour un wagon de porcs transporté précisément aux conditions du tarif G. V. n° 11 Paris-Lyon-Méditerranée :

« La remise en gare ayant eu lieu le 11 novembre à 3 heures du soir et le délai d'expédition qui est de trois heures devant être allongé d'une heure et demie, les marchandises ont pu ne partir que le lendemain 12 novembre à 7<sup>h</sup> 26 du matin, par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination..... elles devaient arriver le même jour en gare de Saint-Étienne à 4<sup>h</sup> 1 du soir; la durée de ce trajet étant de huit heures trente-cinq minutes, mais devant être allongée de moitié, soit quatre heures dix-sept minutes et demie, le délai légal de transport expirait le 12 novembre à 8<sup>h</sup> 18,5 du soir; le délai de livraison était de deux heures plus une augmentation de moitié, soit au total de trois heures, etc. (1). »

Cette jurisprudence, cependant très discutable, a été confirmée par un nouvel arrêt du 26 octobre 1904 (2).

1037. A l'inverse des tarifs spéciaux pour les transports à grande vitesse, les tarifs spéciaux de petite vitesse concernant les animaux, dérogeant en cela à l'article 4 des conditions générales d'application (V. n° 885 et suiv.), ne comportent en général aucun allongement des

(1) Cass. civ. 8 mars 1898 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Rivoire).

(2) Civ., Ch. de fer de P.-L.-M. c. Cheillan.

délais ordinaires; il est, bien entendu, nécessaire que cette dérogation soit exprimée dans le tarif, pour que ledit article 4 puisse cesser d'être applicable.

**1038.** Les transports d'animaux fournissent un intéressant exemple de tarif combinant les délais de grande vitesse avec ceux de petite vitesse : c'est le tarif commun G. V. n° 111 (L-C), applicable aux transports de bestiaux par wagon complet, de toutes les gares du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée à la gare de Paris-Bestiaux. D'après le titre de ce tarif, les transports sont effectués « en grande vitesse sur le réseau Paris-Lyon-Méditerranée et en petite vitesse sur le chemin de fer de Petite Ceinture de Paris ».

La clause relative aux délais est ainsi conçue :

« Les délais de transport sont ceux du tarif Paris-Lyon-Méditerranée G. V. n° 11, soit moitié en plus des délais ordinaires de la grande vitesse, jusqu'à Bercy, augmentés de vingt-quatre heures pour les opérations (transmission, transport et remise) afférentes à la Petite Ceinture. »

Ce texte ne présente aucune ambiguïté, et son application n'en souffrirait aucune non plus, n'était la difficulté résultant de ce que la gare dite de « Bercy » est une gare de petite vitesse, dans laquelle ne passent même pas les trains de voyageurs, et dans laquelle ne peut, par conséquent, prendre fin un délai de grande vitesse. En présence de cette situation de fait, il faut admettre que le délai doit expirer à « Bercy-Ceinture-Paris-Lyon-Méditerranée »; mais, outre que cette solution est peu avantageuse pour le public, parce qu'un grand nombre de trains brûlent cette station, il est certain que la lettre du tarif n'est pas respectée par cette interprétation.

Toute difficulté de ce genre aurait disparu si l'on avait remplacé dans le texte le mot « Bercy » par celui de « Paris » ou même encore de « Paris-Lyon », puisque la gare portant ce nom est celle où prennent fin, à Paris, les transports à grande vitesse venant du réseau de Lyon.

#### *Délivrance de « permis » aux expéditeurs*

**1039.** Le désir de se décharger des soins que nécessitent les animaux en cours de route, et de la responsabilité qui s'ensuit, a fait introduire par les divers réseaux, dans leurs tarifs, des clauses suivant lesquelles il est accordé aux expéditeurs, soit pour eux-mêmes, soit pour les toucheurs devant accompagner les animaux, un ou deux permis de circulation, valables de la gare d'expédition à la gare de destination et vice versa.

Ces clauses, si leur texte était suffisamment précis et impératif, pourraient modifier notablement la nature du contrat de transport auquel elles s'appliquent. On pourrait soutenir que le voiturier échappe, pour les animaux accompagnés, à la responsabilité que lui imposent les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce, responsabilité dont la rigueur n'a d'autres motifs que la nécessité où se trouve l'expéditeur, dans les cas ordinaires, de se séparer de la chose à transporter, de l'abandonner entre les mains du voiturier, de la perdre complètement de vue jusqu'au moment où elle sera représentée au destinataire.

Quand un cheval a été installé dans un wagon-écurie par son palefrenier, qui y prend place auprès de lui et ne le quitte plus durant tout le voyage, il est bien permis de se demander si l'article 1784 du Code civil est applicable, aux termes duquel le voiturier est responsable des « choses qui lui sont confiées ». En admettant avec la jurisprudence et les auteurs, que les animaux sont des « choses » au sens de cet article, il est incontestable que le cheval transporté dans les conditions ci-dessus indiquées n'est à aucun moment « confié » au chemin de fer. Le contrat formé pour ce transport devrait être un véritable contrat de voyage (V. n° 3) et le chemin de fer ne serait alors ni plus ni moins responsable du cheval et de son conducteur qu'il ne l'est des voyageurs et de leurs bagages à la main.

Mais pour qu'il en pût être ainsi, il serait nécessaire que les termes du contrat, c'est-à-dire du tarif, fussent précisés, et que, notamment, la clause relative aux permis imposât aux expéditeurs l'obligation d'accompagner ou de faire accompagner leurs animaux au lieu de leur en accorder seulement la faculté. Il faudrait en outre que les administrations missent toujours les expéditeurs à même de faire le voyage dans le même train, sinon dans le même wagon, que leurs animaux, et de donner effectivement à ceux-ci, pendant la route, les soins qui leur sont nécessaires. Or, dans la pratique, il en est rarement ainsi, et les tarifs ont même la précaution de prévoir que la personne accompagnant les animaux pourra voyager dans un autre train : les coupons d'aller, dit l'un d'eux (G. V. n° 11 Et), « sont valables pour le train ou pour les trains qui transportent les animaux, et, à défaut de ces trains, pour tous les trains de voyageurs partant le jour même ou le lendemain de l'expédition, à l'exception de certains trains express dont les numéros sont indiqués sur les permis » ; « les expéditeurs ou leurs agents », dit un autre (P. V. n° 1 N), « sont admis à voyager dans le même train que leurs animaux, jusqu'à concurrence d'une personne par wagon chargé. En conséquence, des places en nombre suffisant sont mises à

leur disposition dans une voiture de 3<sup>e</sup> classe ou, à défaut, dans le fourgon du conducteur du train » (1).

Cette dernière clause est, sans doute, beaucoup plus explicite que celle du tarif G. V. n<sup>o</sup> 11 État; elle n'en consacre pas moins au profit de l'expéditeur une simple faculté, et, d'autre part, elle ne lui permet pas de rester auprès de ses animaux pendant la marche du train. Aussi ne saurait-on la considérer comme transformant le contrat d'expédition en un contrat de voyage, et comme suffisant, à elle seule, à dégager le chemin de fer de l'obligation de veiller aux soins de route (2).

1040. Mais la plupart des tarifs imposent en outre formellement à l'expéditeur l'obligation de donner ces soins de route; par exemple les tarifs P. V. n<sup>o</sup> 1 de l'Orléans et de l'Ouest, suivant lesquels « les expéditeurs doivent donner *eux-mêmes* à leurs animaux, pendant le cours de transport, les soins nécessaires pour assurer leur conservation ». Même lorsqu'il en est ainsi, il appartient au voiturier, en cas de perte ou d'avarie, de prouver que les soins nécessaires n'ont pas été donnés et que c'est à ce défaut de soins que doit être attribué le dommage constaté : s'agissant d'un transport de choses, la présomption est en effet toujours contre lui (V. n<sup>o</sup> 91).

1041. En définitive, tout en faisant des réserves au sujet des tarifs qui constitueraient de véritables contrats de voyage, on peut dire que, d'une manière générale, la délivrance des permis aux expéditeurs d'animaux est sans effet de principe sur la responsabilité des pertes et avaries, ou du moins sur la présomption de responsabilité que l'article 103 du Code de commerce fait peser sur le voiturier pour tous les transports d'objets qu'il a pris en charge.

1042. On fera remarquer, en terminant, que les titres de parcours délivrés aux conducteurs d'animaux sont très improprement appelés « permis » dans les tarifs. La délivrance de ces permis ne constitue pas une faveur au profit de ceux qui en bénéficient; c'est un droit annexe en quelque sorte de l'expédition qu'ils ont faite : en contractant pour celle-ci, ils ont acquis le droit d'effectuer gratuitement, si bon leur semble, les voyages prévus au tarif applicable.

(1) C'est dans ce même tarif (P. V. n<sup>o</sup> 1 N) que se trouve la clause, à laquelle il a été fait allusion n<sup>o</sup> 838, qui autorise implicitement le transport des chiens par trains de petite vitesse, puisqu'elle prévoit que ces animaux pourront voyager dans les mêmes trains que leurs maîtres accompagnant des bestiaux transportés à petite vitesse.

(2) *Conf.* Cass. req. 8 févr. 1869 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Chapon), et 2 juin 1875 (Ch. de fer de l'Ouest c. Montigny).

Ces permis sont du reste exonérés par la loi du 29 mars 1897, du droit de timbre dont cette même loi a frappé tous les bons de réduction, cartes et permis de circulation ayant le caractère d'une faveur (V. n° 245).

### *Manutention*

1043. Les tarifs spéciaux applicables aux animaux mettent presque toujours les opérations de manutention à la charge de l'expéditeur et du destinataire.

Par suite ils prévoient, en outre, qu'« en cas d'absence, à l'arrivée, du destinataire ou de son représentant, il sera pourvu d'office au déchargement des wagons et les animaux seront mis en fourrière aux frais de qui de droit ».

1044. Étant donnée la rigueur de la jurisprudence au sujet du calcul des délais, il ne paraît pas douteux que les frais de fourrière ne puissent être réclamés qu'après l'expiration du délai de transport ou du délai d'enlèvement (si celui-ci prend fin le premier).

Sans cela, on arriverait à cette conséquence absurde que le destinataire peut avoir des frais de fourrière à acquitter pour une expédition dont il n'a pas le droit d'exiger la livraison.

1045. Les opérations de chargement, lorsqu'elles sont effectuées, en vertu du tarif, par l'expéditeur et le destinataire, sont naturellement aux frais, risques et périls de ceux-ci, responsables, par conséquent, des accidents survenus pendant leur accomplissement. Cependant, si ces accidents provenaient d'une faute du chemin de fer, c'est ce dernier qui, conformément aux articles 1382 et suivants du Code civil, devrait en supporter les conséquences.

La chambre des requêtes a appliqué ce principe à l'accident causé à une jument par les déficiences du ponton mis à la disposition de l'expéditeur pour faciliter le passage du quai dans le wagon.

« Attendu que si le tarif spécial de la compagnie défenderesse régissant le transport des chevaux, porte que le chargement au départ et le déchargement à l'arrivée doivent être faits par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires, ladite compagnie n'en est pas moins tenue de fournir à ceux-ci, pour leurs opérations, un matériel qui en garantisse la sécurité;

« Or, attendu qu'il résulte du jugement attaqué que le ponton mis à la disposition du défendeur éventuel était très défectueux, parce que rien ne le maintenait entre le quai et le wagon, qu'il pouvait ainsi se déplacer sous l'animal au cours de l'embarquement, et causer, dans ce cas, des accidents inévitables, que la compagnie demanderesse a ainsi fourni un matériel insuffisant et dangereux, lequel a déterminé la chute de la jument du défendeur éventuel et les blessures qui s'en sont suivies;

« Attendu, dès lors, qu'en condamnant ladite compagnie à réparer le préjudice ainsi causé par sa faute le jugement attaqué, d'ailleurs régulièrement motivé, loin de violer les textes invoqués, n'en a fait au contraire qu'une exacte application (1). »

1046. La doctrine de cet arrêt peut être appliquée aux expéditions de toute nature.

Lorsqu'un tarif spécial met à la charge de l'expéditeur et du destinataire des opérations qui, d'après le droit commun, c'est-à-dire le tarif général, devraient être faites par le personnel du chemin de fer, il est juste que celui-ci fournisse auxdits expéditeur et destinataire les moyens d'effectuer ces opérations dans de bonnes conditions de sécurité.

C'est ainsi qu'elle doit notamment « laisser au commerce le libre accès de ses quais découverts, quand l'usage desdits quais est nécessaire eu égard à la nature des chargements à effectuer ou aux conditions d'installation des gares » (2), et même l'accès de ses halles, pour les opérations qui, en raison des circonstances, ne pourraient sans danger s'effectuer à ciel ouvert (V. n° 901).

Cependant, les obligations du chemin de fer ne s'étendent pas jusqu'à la fourniture des appareils de levage, celle-ci étant prévue par la réglementation qu'on a exposée n° 402 et suivants.

#### B. — Cas particuliers.

*Chevaux de course, équipages de chasse, etc.* — 1047. Tarifs applicables à ces sortes de transports. — 1048. Les étalons et juments des haras nationaux doivent toujours être accompagnés. — 1049. Effets, divers suivant les cas, de l'absence du conducteur qui devait accompagner les animaux. — 1050. Clause d'irresponsabilité pour retard. — 1051. Interprétation de cette clause.

*Petits animaux, coquillages, etc.; ruches d'abeilles.* — 1052. Tarifs spéciaux applicables aux transports de petits animaux, de coquillages, etc. — 1053. Tarifs pour ruches d'abeilles. — 1054. Observations au sujet des permis délivrés aux expéditeurs de ruches.

*Chevaux de course, équipages de chasse, étalons et juments appartenant aux haras nationaux, juments poulinières.* — Tarifs G. V. n° 12 (T).

1047. C'est seulement dans les tarifs de grande vitesse que l'on trouve des prix spéciaux pour les chevaux de course, les équipages de chasse, les étalons et les juments poulinières.

(1) Cass. req. 7 mai 1907 (Ch. de fer à voie étroite de Nantes à Lège c. Basset-Villéon).

(2) Lettre adressée le 12 novembre 1907 par le ministre des travaux publics à M. le député Bourrat et publiée par le *Bulletin des Transports* le 1<sup>er</sup> décembre 1907.

Ces tarifs comportent des justifications de provenance ou de destination, l'exécution de la manutention par les expéditeurs et destinataires, enfin la délivrance de titres de parcours (ordinairement des demi-places) aux personnes accompagnant les animaux.

1048. On y remarque, en outre, pour les étalons et juments appartenant aux haras nationaux, une clause aux termes de laquelle « les étalons et juments devront être accompagnés, sans que, pour les expéditions composées de plusieurs animaux, l'administration des haras soit tenue d'affecter un conducteur à chaque animal ».

Cette clause vise moins la question de responsabilité que les difficultés et dangers spéciaux inhérents au transport des animaux auxquels elle s'applique : il est utile qu'il y ait constamment auprès de ces animaux des personnes ayant l'habitude de les approcher, et capables de prêter un concours utile aux agents du chemin de fer au cas, où certaines opérations, certains soins, deviendraient nécessaires en cours de route.

1049. Lorsque les étalons ou juments sont laissés sans garde sur tout ou partie de leur parcours, il importe de distinguer, comme on l'a fait n° 1033 pour un cas analogue, suivant que l'inobservation de la clause du tarif considéré se produit du consentement du chemin de fer ou à son insu, antérieurement ou postérieurement à l'acceptation, par lui, de l'expédition présentée : dans le premier cas, l'application induite du tarif, imputable à l'erreur ou à la faute commune des parties, se réglera suivant les principes qu'on a résumés plus haut, en manière de conclusion des développements qui font l'objet du n° 203; dans le second cas, le tarif, applicable de prime abord, ayant été ultérieurement violé par l'une des parties, l'auteur unique de cette violation sera seul responsable de ses conséquences.

Cette distinction est d'une certaine importance au point de vue de l'attribution des responsabilités en cas d'accident survenu aux animaux pendant le trajet.

Un étalon remis au chemin de fer et accepté par lui sans conducteur se blesse en cours de route. Le chemin de fer ne pourra valablement prétendre que, l'expéditeur ayant demandé le tarif réduit, ou même, par son numéro, le tarif G. V. n° 12, et ayant ensuite négligé de faire accompagner son étalon, comme le tarif le lui prescrivait, sa faute a été ainsi la cause de l'accident; une telle prétention ne saurait être admise, parce que, malgré la demande de l'expéditeur, le tarif G. V. n° 12 est toujours inapplicable à un étalon non accompagné. La gare avait le devoir de refuser l'expédition en faveur de laquelle était



demandée l'application d'un tarif dont les conditions n'étaient pas respectées, et puisqu'elle a pris charge de l'animal présenté, elle n'a pu l'accepter que dans des conditions légales, c'est-à-dire, en l'espèce, sous le régime du tarif général ou du tarif G. V. n° 11 : elle n'est donc pas recevable à tirer argument d'une prétendue violation du tarif G. V. n° 12.

Un étalon étant dûment accompagné au départ et le tarif G. V. n° 12 ayant été régulièrement demandé et appliqué, le conducteur l'abandonne à un moment donné, par exemple pour prendre un train plus commode ou plus agréable. Pendant son absence le cheval se blesse. L'administration du chemin de fer sera, dans ce cas, admise à prouver que l'accident aurait été évité par la présence du conducteur, et cette preuve suffira à l'exonérer de toute responsabilité à cet égard.

1050. Une autre clause non moins intéressante au point de vue juridique, se rencontre dans quelques tarifs (G. V. n° 12 E, Et, Or). Elle est ainsi conçue : « L'Administration n'est pas responsable des retards qui peuvent survenir dans l'expédition ou en cours de route ».

1051. Une irresponsabilité aussi générale équivaldrait à la suppression de tout délai et serait par suite illégale, attendu que si le cahier des charges autorise l'allongement des délais ordinaires, il ne permet pas de les supprimer tout à fait, et que, d'autre part, si l'article 102 du Code de commerce indique « l'indemnité due pour cause de retard » parmi les énonciations que « doit exprimer » la lettre de voiture, cela implique qu'il en sera toujours dû quelque une (V. n° 110).

On doit en conséquence considérer la clause en question comme ayant pour effet, à l'instar des anciennes clauses de non-garantie pour perte et avarie (V. n° 994), de renverser le fardeau de la preuve : le chemin de fer ne sera rendu responsable du retard que s'il est prouvé que ce retard a été le résultat d'une faute de sa part (V. n° 997).

#### *Petits animaux, coquillages, etc. Ruches d'abeilles*

1052. Les petits animaux vivants, en cages ou en paniers, les coquillages frais, les crustacés, les tortues, les poissons vivants transportés dans des vases pleins d'eau, sont repris dans les tarifs de grande vitesse applicables aux denrées (V. n° 1090 et suiv.); ils ne donnent lieu à aucune observation particulière.

Ils figurent également dans certains tarifs de petite vitesse, soit de la série 1, 101... (animaux vivants), soit de la série 3, 103 (denrées), le plus souvent sous certaines conditions de tonnage.

1053. Une mention spéciale est due aux « ruches contenant de abeilles », dont le transport est prévu dans quelques tarifs G. V. n° 11 (Et, O, L) et P. V. n° 1 (E, N, O et L).

Le minimum de tonnage imposé à ces transports est de 2 000 kilos par wagon. Le chargement et le déchargement doivent être faits par l'expéditeur ou le destinataire, à leurs frais, risques et périls.

1054. Les tarifs précités prévoient, en outre, la délivrance, à l'expéditeur, d'un permis qui lui permettra « d'accompagner son envoi et de donner aux abeilles tous les soins nécessaires, notamment d'arroser les ruches en cours de route, afin d'en diminuer la température intérieure » (P. V. n° 1 N); ces permis, que le tarif G. V. n° 11 Paris-Lyon-Méditerranée qualifie de « permis de faveur », donnent lieu à des remarques analogues à celles qui ont été formulées, n° 1039 et suivants, à propos des permis délivrés aux conducteurs de bestiaux ou de chevaux.

## § 5. — Voltures.

### A. — Transports à grande vitesse.

(Tarifs G. V. n°s 28, 128 et 328).

1055. Transports auxquels s'applique le tarif G. V. n° 128 (T-2 C). — 1056. Taxes applicables aux véhicules repris dans ce tarif. — 1057. La manutention incombe tantôt au chemin de fer, tantôt à l'expéditeur et au destinataire. — 1058. Délais de transport. — 1059. Incertitude de la réglementation à cet égard. — 1060. Le transport doit, en principe, être effectué à découvert. — 1061. Le chemin de fer n'est pas responsable des conséquences, dûment établies, de ce mode de transport. — 1062. Ni de celles du bâchage fait par l'expéditeur. — 1063. L'expéditeur doit mentionner sur sa déclaration les accessoires mobiles des véhicules remis par lui. — 1064. Aucun voyageur n'est admis dans ces véhicules. — 1065. Tarif d'exportation G. V. n° 328.

1055. Le tarif G. V. n° 128 (T-2 C), « applicable aussi bien aux expéditions faites entre deux gares d'un même réseau qu'aux expéditions faites entre deux gares de réseaux différents », est le type de la tarification des transports de voitures à grande vitesse, aux conditions des tarifs spéciaux.

La nomenclature de ce tarif peut être présentée sous forme de tableau synoptique, de la manière suivante :

1 <sup>o</sup> Véhicules de faible poids	{ emballés ou non et dont le poids brut n'excède pas 200 kilos. expédiés en caisses et dont le poids brut n'excède pas 500 kilos.				
	à 2 ou à 3 roues.				
2 <sup>o</sup> Autres.	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="512 832 828 957">Voitures à voyageurs</td> <td data-bbox="848 832 1735 1255" rowspan="2">           { à 4 roues { dont l'empattement (1) est inférieur à 2 mètres.            dont l'empattement est de 2 mètres à 2<sup>m</sup>60.            dont l'empattement excède 2<sup>m</sup>60.         </td> </tr> <tr> <td data-bbox="479 1280 1100 1529">Camions, chariots, charrettes, fourgons, tombereaux, châssis de voitures montés sur roues</td> <td data-bbox="1161 1280 1735 1529">           { pesant <i>au plus</i> 1500 kilos.            pesant <i>plus de</i> 1500 kilos.         </td> </tr> </table>	Voitures à voyageurs	{ à 4 roues { dont l'empattement (1) est inférieur à 2 mètres. dont l'empattement est de 2 mètres à 2 <sup>m</sup> 60. dont l'empattement excède 2 <sup>m</sup> 60.	Camions, chariots, charrettes, fourgons, tombereaux, châssis de voitures montés sur roues	{ pesant <i>au plus</i> 1500 kilos. pesant <i>plus de</i> 1500 kilos.
Voitures à voyageurs	{ à 4 roues { dont l'empattement (1) est inférieur à 2 mètres. dont l'empattement est de 2 mètres à 2 <sup>m</sup> 60. dont l'empattement excède 2 <sup>m</sup> 60.				
Camions, chariots, charrettes, fourgons, tombereaux, châssis de voitures montés sur roues		{ pesant <i>au plus</i> 1500 kilos. pesant <i>plus de</i> 1500 kilos.			

1056. Les véhicules réunissant les conditions exigées par la première catégorie de ce tableau, sont tous indistinctement taxés, d'après leur poids, aux prix d'un barème identique à celui qu'on a déjà donné n<sup>o</sup> 721, comme s'appliquant à la messagerie, en vertu de l'article 14 des tarifs généraux de grande vitesse.

Quant aux autres, ils sont taxés par pièce et par kilomètre, aux prix de l'un des cinq barèmes spéciaux, à bases constantes décroissantes, qui sont insérés au tarif G. V. n<sup>o</sup> 128. Le choix du barème à appliquer dépend des distinctions indiquées au tableau ci-dessus et de la circonstance que le véhicule à taxer est muni ou non d'un moteur mécanique.

Les prix des barèmes sont dans tous les cas inférieurs aux prix que donnerait l'application de l'article 30 du tarif général de grande vitesse (V. n<sup>o</sup> 750); ils comportent, en outre, certaines réductions lorsqu'une même voiture effectue des trajets successifs.

(1) L'empattement est la distance comprise entre l'axe de la roue avant et celui de la roue arrière. Cette mesure est prise sur le sol aux points de contact, la roue avant étant bien droite, c'est-à-dire dans un plan exactement parallèle à celui de la roue arrière. En cas de contestation, on mesure cette distance du côté droit, puis du côté gauche, et on prend la moyenne. (Note du tarif G. V. n<sup>o</sup> 128.)

1057. La manutention (chargement et déchargement) est faite par le chemin de fer « lorsqu'il n'est remis qu'un seul véhicule par expédition »; elle doit au contraire être faite par l'expéditeur et le destinataire lorsqu'une même expédition comprend plusieurs véhicules.

Cette disposition, qui, à première vue, peut paraître singulière, est justifiée par la suivante :

« Plusieurs véhicules remis par un même expéditeur pour un même destinataire, au moyen d'une déclaration unique, peuvent être placés sur une même plate-forme. Dans ce cas le prix du barème correspondant au premier véhicule (celui qui comporte la taxe la plus élevée) lui est appliqué intégralement; le prix du barème est réduit de 50 % pour le deuxième véhicule (celui qui comporte la taxe la plus élevée après le premier) et de 75 % pour chaque véhicule en sus des deux premiers. »

Dès l'instant que la taxe pourra dépendre de la manière dont le chargement sera fait, il est juste d'imposer à l'expéditeur l'obligation de procéder lui-même à cette opération. Conséquemment le destinataire devra lui aussi procéder lui-même au déchargement, car, étant données la fragilité et la nature toute particulière des objets transportés, dont les diverses parties ont, par surcroît, pu être entremêlées et enchevêtrées dans le but de gagner de la place, il est plus prudent de lui laisser ce soin, à lui qui aura reçu, s'il y a lieu, de l'expéditeur, les indications utiles, et qui, en outre, sera le plus souvent un homme du métier.

1058. Le tarif G. V. n° 128 ne contient rien de particulier au sujet des délais, mais la clause suivante apporte indirectement une importante dérogation aux règles ordinaires : « Les véhicules expédiés aux conditions du présent tarif ne sont admis que dans les trains spécialement désignés par les administrations ». Or, comme il s'agit de transports à grande vitesse, dont les délais se calculent, par conséquent, d'après les horaires des trains appelés à effectuer le transport, il s'ensuit que le calcul des délais, en cas d'application du tarif G. V. n° 128, doit être établi sur les horaires des « trains spécialement désignés par les administrations ».

1059. Par quelle autorité et sous quelle forme doit être faite cette désignation? L'approbation du ministre des travaux publics est-elle nécessaire? Par quels moyens, au surplus, les trains désignés doivent-ils être portés à la connaissance du public ou des intéressés? Quelle certitude peuvent avoir ceux-ci de la valeur des renseignements

qui leur sont fournis? Comment enfin, si plus tard un litige surgit, pourront-ils établir le bien fondé de leur réclamation?

La plus grande incertitude règne à cet égard, et il est impossible, en l'état de la réglementation, de faire à ces questions des réponses catégoriques (V. n° 1092).

Les expéditeurs cependant ne seront point désarmés s'ils ont eu la précaution d'exiger, comme c'est leur droit incontestable, que le délai de transport soit mentionné sur leur récépissé (V. n° 231).

Sans doute, suivant la jurisprudence, cette mention ne peut, lorsqu'elle est erronée, prévaloir contre les délais véritablement applicables (V. n° 236), mais elle n'en doit pas moins être tenue pour exacte jusqu'à preuve contraire (*Ibidem*); lors donc que l'intéressé base une réclamation pour retard sur l'inobservation du délai porté sur son récépissé, cette réclamation est, de sa part, suffisamment justifiée : ainsi qu'on a eu l'occasion de le faire remarquer n° 493, il appartiendrait à la partie adverse, si elle prétendait contester le bien fondé de ladite réclamation, de produire les textes et documents établissant la preuve de l'erreur.

**1060.** Il est une autre clause du tarif G. V. n° 128 qu'on rencontre pour la première fois dans les tarifs spéciaux, et qui, vu son importance, mérite un examen très attentif. Aux termes de cette clause, les objets expédiés « sont transportés à découvert, à moins que l'expéditeur ne fasse lui-même le bâchage à ses frais, risques et périls, au moyen de bâches fournies par lui, etc... ».

On se trouve en présence ici de l'un des cas auxquels il a été fait allusion n° 902, en formulant une règle générale relativement au bâchage, « pour le cas où les tarifs appliqués seraient muets à ce sujet ».

Le tarif G. V. n° 128 n'est point muet; il se montre même d'une explicité remarquable : les objets, dit-il, « sont transportés à découvert, à moins que... » Donc, sauf dans le cas annoncé par la locution restrictive « à moins que », le transport *doit* être effectué à découvert. Le chemin de fer n'a plus ni le choix du matériel ni la responsabilité de ce choix : il est tenu de fournir des wagons découverts et ce mode de transport devient le fait de l'expéditeur, qui, ayant accepté le tarif, prendra les précautions qu'il jugera utiles.

**1061.** Faut-il conclure de là à l'existence d'une présomption de non-responsabilité, en faveur du chemin de fer, pour les avaries susceptibles d'être attribuées au transport à découvert?

Certes non, puisque depuis la loi du 17 mars 1905, les voituriers

ne peuvent plus stipuler valablement aucune exonération de cette nature : le chemin de fer devra donc rapporter d'abord la preuve que les avaries ont été dues uniquement au fait que le transport avait lieu à découvert; mais, cette preuve faite, on ne pourra lui reprocher ni ce mode de transport, puisque telles étaient bien les conditions réglementaires résultant du contrat, ni, par conséquent, les avaries qui en sont résultées.

Ce cas est absolument assimilable à celui que la Cour de cassation a solutionné en ces termes :

« Il est constaté par l'arrêt attaqué que le demandeur a chargé la compagnie des chemins de fer du Midi de divers transports de fourrage aux conditions du tarif temporaire à prix réduit de ladite compagnie, aux termes duquel les wagons employés étaient des *wagons découverts* ou *plates-formes* mis à la disposition des expéditeurs, et que le chargement et le déchargement devaient être faits par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires; dès lors, la compagnie n'était tenue de fournir que des wagons non couverts ni bâchés, et l'absence de bâches autorisée par la convention des parties ne saurait constituer une négligence imputable à la compagnie (1). »

L'arrêt suivant est plus formel encore, puisque, dans un cas analogue, il déclare que le non-bâchage constitue une négligence de l'expéditeur.

« Vu le tarif P n° 10 des transports à petite vitesse de la compagnie des chemins de fer du Midi;

« Attendu que les fourrages adressés au sieur Alaux et qui ont été mouillés en cours de route, ont été expédiés par la compagnie des chemins de fer du Midi aux conditions de son tarif P n° 10, portant que les marchandises qui en sont l'objet voyagent sur de simples *plates-formes* ou *wagons découverts* et y sont chargées par les soins et aux frais de l'expéditeur (2);

« Attendu qu'il incombait, en conséquence, à l'expéditeur des fourrages dont il s'agit de prendre lors du chargement toutes les précautions nécessaires pour les protéger contre la pluie; que la compagnie a rempli ses obligations envers lui en lui livrant pour le transport de sa luzerne des wagons découverts et sans bâches;

---

(1) Cass. req. 28 déc. 1875 (Dayraud c. Ch. de fer du Midi).

(2) On peut trouver dans cet attendu l'embryon de la jurisprudence d'après laquelle « le bâchage constitue l'une des opérations du chargement » (V. l'arrêt du 8 mars 1911 cité n° 903); ce principe, que la Cour de cassation, à l'heure actuelle, a beaucoup trop généralisé, est juste lorsqu'il s'applique, comme dans les deux arrêts rapportés sous le présent numéro, à des expéditions pour lesquelles la compagnie devait fournir « des wagons non couverts ni bâchés »; l'expéditeur, en acceptant l'application du tarif se soumet à la condition en vertu de laquelle il ne lui sera fourni que des wagons découverts et non munis de bâches; il lui appartient donc de charger sa marchandise sous un conditionnement tel qu'elle n'ait rien à craindre du mode de transport réglementaire.

« D'où il suit qu'en la rendant responsable d'une *négligence imputable à l'expéditeur seul*, et en la condamnant à indemniser le destinataire de l'avarie subie par la marchandise transportée, le jugement attaqué a violé le tarif P n° 10 précité, et fait une fausse application de l'article 103 du Code de commerce;

« Pour ces motifs, casse (1). »

**1062.** Les mêmes principes devront être appliqués, en ce qui concerne les conséquences du bâchage, lorsque l'expéditeur, usant de la faculté que lui laisse le tarif G. V. n° 128, aura fait cette opération « à ses frais, risques et périls, au moyen de bâches fournies par lui ». Le chemin de fer ne peut être responsable des avaries résultant uniquement de ce bâchage : elles sont imputables au fait de l'expéditeur (V. nos 95 et 99); mais, comme la présomption de responsabilité de l'article 103 du Code de commerce pèse toujours sur le voiturier, celui-ci ne pourra s'exonérer qu'en prouvant la relation de cause à effet entre le bâchage fait par ledit expéditeur et les avaries éprouvées par la marchandise.

On signalera plus loin, dans d'autres tarifs, des clauses analogues à celle qui vient d'être examinée : ces clauses doivent, suivant la règle déjà formulée, être interprétées d'après leur texte propre.

**1063.** Une disposition expresse du tarif G. V. n° 128 fait une obligation à l'expéditeur de « mentionner explicitement sur la déclaration d'expédition les parties ou accessoires mobiles »; comme corollaire on pourrait soutenir que les administrations sont réciproquement tenues de reproduire les mêmes mentions sur le récépissé.

Quoi qu'il en soit, même dans le cas où les prescriptions du tarif n'auraient pas été obéies par l'expéditeur, le chemin de fer n'en resterait pas moins responsable, conformément aux principes généraux du droit, de la totalité des objets qui lui ont été remis (V. nos 51 et 87), mais il est évident qu'à défaut d'une mention sur le récépissé, ou tout au moins sur la déclaration d'expédition, des « parties ou accessoires *mobiles* », c'est-à-dire susceptibles d'être détachés sans laisser de trace de leur enlèvement, l'ayant droit serait fort empêché, le cas échéant, d'établir la consistance des pièces manquantes, celles-ci ne présentant souvent qu'un poids infime par rapport à l'ensemble de l'expédition.

**1064.** On a été amené, n° 273, à faire cette remarque que les dispositions du cahier des charges relatives aux personnes autorisées à

(1) Cass. civ. 7 août 1878 (Ch. de fer du Midi c. Alaux).

prendre place dans les voitures transportées à grande vitesse, auraient pu, par suite du développement de l'industrie automobile, retrouver un certain regain d'actualité : il importe de noter à cet égard que le tarif G. V. n° 128 s'applique exclusivement à des véhicules « vides », dans lesquels par conséquent la présence d'aucun voyageur, à quelque titre que ce soit, ne saurait être tolérée.

Les personnes qui voudraient profiter des facilités accordées par l'article 42 du cahier des charges aux expéditeurs de voitures (V. n° 272), auraient à supporter les taxes de l'article 30 du tarif général de grande vitesse (*supra*, n° 750), et d'ailleurs elles pourraient, dans bien des cas, y trouver avantage.

**1065.** Il existe un tarif d'exportation G. V. n° 328 (T-2 C) dont les prix sont de 30 % environ plus réduits que ceux du tarif 128, mais dont la forme et les conditions particulières sont identiques.

L'application de ce tarif est seulement subordonnée, en outre, à des justifications et formalités qui ne diffèrent que très peu de l'article 13, paragraphe a, des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse (*supra*, n° 955).

#### B. — Transports à petite vitesse.

(Tarifs P. V. n°s 28, 128, 228, 328, 428).

**1066.** Tarifs spéciaux P. V. applicables aux diverses sortes de voitures. — **1067.** Voitures ordinaires, vides. — **1068.** Voitures, tenders, etc. ne roulant pas sur rails. — **1069.** Matériel de fêtes, de cirques, de ménageries, etc. — **1070.** Matériel d'entrepreneurs. — **1071.** Marchandises et matériel de déballagistes et d'étalagistes. — **1072.** Le plombage des wagons ne supprime pas la responsabilité du chemin de fer pour pertes et avaries. — **1073.** Il ne prive pas le destinataire du droit de vérifier leur contenu avant d'en prendre livraison. — **1074.** Véhicules et appareils divers roulant sur rails.

**1066.** Les transports de voitures aux conditions des tarifs spéciaux de petite vitesse, sont repris dans des tarifs n°s 28, 128, etc.; on trouve également dans ces tarifs les véhicules roulant sur rails et le matériel d'entrepreneurs, de fêtes, de marchands forains, qui comprend souvent des voitures-caravanes, divers appareils montés sur roues et des voitures à bras dites baladeuses.

Seules, les voitures de déménagement et les voitures d'enfants ne figurent nommément dans aucun tarif spécial de petite vitesse.

**1067.** Le mode de taxation et de transport des *voitures ordinaires, vides*, avec ou sans moteur mécanique, ne diffère pas sensible-



ment de celui du tarif G. V. n° 128 analysé plus haut. Le tarif P. V. n° 128 (T-2 C) comporte d'ailleurs un paragraphe identique, à l'exception des prix et de la clause relative aux trains désignés (laquelle serait sans objet en P. V.), audit tarif G. V. n° 128. On y retrouve notamment, conçues dans les mêmes termes, la clause imposant, dans certains cas, la manutention aux expéditeurs et destinataires, et celle concernant le transport à découvert.

**1068.** Les tarifs applicables aux *voitures, wagons, tenders, locomotives de chemins de fer ne roulant pas sur rails*, et au matériel d'entrepreneurs, ne donnent lieu à aucune remarque importante.

**1069.** Le *matériel de fêtes, de cirques, de ménageries, de spectacles forains ou autres*, peut ordinairement comprendre, le cas échéant, les voitures-caravanes et les animaux (1), même « dangereux ou phénoménaux » (P. V. n° 28 L); sur certains réseaux les « domestiques de forains » accompagnant les animaux « pour leur donner des soins en cours de route, doivent être munis d'un billet de 3<sup>e</sup> classe et seront admis dans un des fourgons du train, s'il leur est impossible de se placer avec lesdits animaux » (P. V. n° 28 E).

**1070.** Les tarifs P. V. nos 28 et 128 contiennent aussi des prix réduits pour le « *matériel de défoncement à grand travail*, à l'exception des locomobiles, locomotives, tenders et généralement toutes machines et pièces de machines », ainsi que pour le « *matériel d'entrepreneur usagé* (y compris les camions, chariots, charrettes, tombereaux, wagons et wagonnets) ayant servi ou destiné à des travaux de terrassement, de construction et de sondage, à l'exception des locomobiles, locomotives, tenders et généralement toutes machines et pièces de machines » (P. V. n° 28 E).

**1071.** Les « *marchandises et matériel de déballagistes et d'étalagistes* » sont repris dans les tarifs P. V. n° 28 des diverses administrations, sans autres conditions particulières que le minimum de tonnage, la manutention par les expéditeurs et destinataires, enfin l'obligation, pour l'expéditeur, de *plomber* lui-même, au départ, le wagon contenant son envoi.

**1072.** La clause du plombage des wagons, qui se présente ici pour la première fois mais qu'on rencontrera encore dans d'autres

(1) Sans en excepter les chiens (V. n° 838).

tarifs, a pour but d'éviter les déprédations en cours de route et de faciliter au chemin de fer la justification, à l'arrivée, qu'il n'a rien été détourné du chargement remis au départ.

Les plombs apposés par l'expéditeur sur les ouvertures d'un wagon offrent évidemment à cet égard une certaine garantie; mais cette garantie est loin d'être absolue, et, d'ailleurs, l'article 103 du Code de commerce exige que le voiturier soit présumé responsable des pertes, manquants et avaries, tant qu'il n'a pas prouvé que ces pertes, manquants ou avaries ont été dus au vice propre de la chose ou à la force majeure.

Aussi ne saurait-on valablement prétendre que le chemin de fer satisfait à ses obligations pourvu qu'il remette au destinataire avec ses plombs intacts le wagon que l'expéditeur a plombé au départ.

En vain invoquerait-on dans ce but l'arrêt de la Cour de cassation, en date du 20 mai 1818 (1), d'après lequel Pardessus (2) pense que « s'il s'agit d'objets renfermés dans des caisses, enveloppes et autres fermetures, il suffit au voiturier de rendre les ballots et caisses dans un bon état extérieur, à moins qu'il ne résulte, soit de la lettre de voiture, soit d'autres preuves ou circonstances, qu'il a connu les qualités et quantités spécifiques des choses renfermées; qu'il les a vérifiées, ou pu et dû les vérifier d'après l'usage. » Cet arrêt consacrerait plutôt la thèse contraire, puisqu'il admet implicitement qu'il ne saurait suffire au voiturier de rendre les ballots et caisses en bon état extérieur, alors qu'il a « connu les qualités et quantités spécifiques des choses renfermées » et qu'il les a « vérifiées ou pu et dû les vérifier d'après l'usage ».

La situation des objets enfermés dans des « caisses, enveloppes et autres fermetures » appartenant à l'expéditeur et confiées par lui closes et scellées à un voiturier ordinaire, sans que celui-ci ait le droit ni de les faire ouvrir ni de s'enquérir de leur contenu, n'est, en effet, nullement comparable à celle des objets placés dans des wagons, appartenant à une administration de chemins de fer, à laquelle ils sont remis plombés.

Le chargement de ces wagons est fait, le plus souvent, sous les yeux de cette administration même; elle a le droit et le devoir d'exiger une déclaration d'expédition précise, indiquant avec de suffisants détails « le nombre, le poids et la nature des objets » (V. n° 779); elle doit, dans une certaine mesure, et peut, en tous cas (V. n° 225), vérifier l'exactitude de cette déclaration, tant au point de vue de

---

(1) Civ., Boubée c. Delanoue.

(2) *Op. cit.* (*supra*, 70, p. 30, note), n° 543.

ses propres tarifs qu'au point de vue des règlements sur les contributions indirectes, les octrois, les douanes, le transport des matières dangereuses, etc.; en un mot, elle connaît toujours, ou du moins a « pu et dû » connaître, « les qualités et quantités spécifiques des choses renfermées ».

D'autre part, si parmi les agents de ladite administration il en est de malhonnêtes (et c'est à peu près inévitable avec un personnel aussi nombreux), il est facile à ces agents, notamment pendant les longs stationnements de nuit dans les gares de marchandises, de commettre des vols sans laisser aucune trace susceptible d'être aperçue du destinataire, inexpérimenté des choses du chemin de fer (1), et l'on ne peut admettre que la présence, sur les wagons, de plombs intacts, soit une preuve que rien de ce qu'ils renfermaient n'a été détourné.

Pour ce qui est des avaries, les plombs n'ont évidemment aucun pouvoir de les empêcher de se produire, et puisque la présomption est, dans tous les cas, contre le voiturier, on ne peut l'exonérer pour l'unique motif que, les plombs de l'expéditeur étant intacts, il n'aurait pu toucher au contenu du wagon : on vient de voir que, même à ce point de vue, l'intégrité des plombs n'offre pas une absolue garantie, et, d'autre part, des avaries ont pu se produire, par le fait du chemin de fer, sans laisser de traces extérieures et sans que la fermeture apposée par l'expéditeur ait été aucunement violée ou endommagée.

On peut ajouter que les administrations ont elles-mêmes admis que leur responsabilité pouvait être engagée pour le contenu des wagons voyageant sous plombs; la preuve en est dans l'extrait ci-après d'un règlement du 1<sup>er</sup> août 1869 que cite M. Sarrut (2) :

« ART. 2. — Wagons plombés par la douane et par les expéditeurs.  
— Les wagons plombés, soit par la douane, soit par les expéditeurs,

---

(1) « Si le plombage des wagons est une protection efficace contre les détournements ordinaires, parce qu'il n'est voleur qui ignore la sévérité du Code en cas d'effraction, c'est, en même temps, une indication bien apparente signalant aux convoitises la valeur intrinsèque du chargement, et marquant à l'avance, pour les audacieux, les proies les plus rémunératrices. Or, en matière d'effraction, l'ingéniosité des voleurs découvre tous les jours de nouveaux procédés pour dévaliser les wagons, sans compromettre l'intégrité des plombs, soit en éventrant le fond des wagons et les sacs avec des lames bien affilées, soit en démontant très exactement les planches des parois, etc., etc., leur adresse est experte à effacer les traces de l'effraction; le destinataire, bien souvent, ne saura pas les découvrir. » (M. G. SCIAMA, membre de la chambre de commerce de Paris, membre du Comité consultatif des chemins de fer; rapport audit comité, n° 17929, en date du 15 octobre 1904, sur une proposition des compagnies de chemins de fer relative au plombage des wagons.)

(2) *Op. cit.* (*supra*, 110, p. 50, note 1), n° 737 bis.

doivent passer au point de transit sans transbordement et rester intacts jusqu'à leur destination réelle...

« Les avaries ou les manquants reconnus au déchargement des wagons plombés, soit par la douane, soit par les expéditeurs, seront à la charge de la compagnie cédante, pourvu toutefois que dans les quarante-huit heures du déchargement des marchandises, ces avaries et manquants aient été constatés sur un livre tenu à cet effet dans les gares d'arrivée et qu'il en ait été donné avis dans huit jours au plus à la compagnie cédante. »

Bien que ce règlement ne vise pas les relations entre le public et les administrations de chemins de fer, mais seulement les rapports de celles-ci entre elles, il n'en fournit pas moins un argument d'une réelle valeur en faveur de la thèse suivant laquelle la présence, sur les ouvertures d'un wagon, des plombs apposés par l'expéditeur, est insuffisante à établir que le contenu de ce wagon n'a été ni spolié ni avarié.

Finalement la conclusion qu'on tirera de ce qui précède est que le juge du fait doit bien, le cas échéant, faire état et tenir compte du plombage des wagons comme de toute circonstance susceptible de déterminer sa conviction, mais que si, par ailleurs, il trouve dans les autres documents de la cause la preuve d'un manquant, d'une perte ou d'une avarie, il ne doit pas hésiter à en attribuer *a priori* la responsabilité au chemin de fer, conformément aux règles ordinaires.

**1073.** Pour des raisons semblables à celles qui ont été développées sous le numéro précédent, le destinataire, qui a le droit de vérifier, tant intérieurement qu'extérieurement, avant d'en prendre livraison, les colis qui lui sont offerts en bon état extérieur, même s'ils sont revêtus de plombs ou scellés apposés par l'expéditeur et reconnus intacts (V. n° 38), a, de même et *a fortiori*, le droit de vérifier, tant intérieurement qu'extérieurement, en vue de s'assurer du bon état et de l'intégralité de leur contenu, les wagons qui lui sont présentés dûment plombés.

**1074.** Les *véhicules et appareils divers roulant sur rails* (locomotives, tenders, wagons, excavateurs, grues, rouleaux compresseurs, etc.), sont, l'objet dans les tarifs P.V. n°s 28 et 128, d'une clause dont on donnera l'exemple suivant : « Le graissage des excavateurs, grues, locomotives et tenders est à la charge des expéditeurs. — Le graisseur qui accompagnera ce matériel roulant sera transporté gratuitement à l'aller. Il lui sera délivré, pour le retour, un permis de circulation de 3<sup>e</sup> classe. — Lorsque le graissage sera effectué par les

soins de la compagnie, il lui sera payé 1 franc par véhicule quelle que soit la distance parcourue sur son réseau. » (P. V. n° 28 N.)

Par application de cette clause, le graissage est, en principe, obligatoire pour l'expéditeur, qui, par suite, a la responsabilité de toutes les conséquences dommageables que pourrait avoir un défaut de soins à cet égard : les avaries subies par le véhicule lui-même et celles causées au matériel de la compagnie ou aux marchandises transportées par elle (v. g. dans le cas où un défaut de graissage aurait causé le chauffage, puis la rupture, d'un essieu, et, par suite, un déraillement).

Mais, bien entendu, il est nécessaire, comme toujours, que la preuve soit rapportée de la faute de l'expéditeur et de la relation de cause à effet entre cette faute et les dommages.

### § 6. — Marchandises.

1075. Observation préliminaire. — 1076. Division du sujet.

1075. Le mode de classification adopté pour les divers transports de marchandises soit à grande soit à petite vitesse, a été précédemment indiqué. Les tarifs généraux de grande vitesse divisent les marchandises en deux catégories seulement : « articles de messagerie » et « denrées »; la classification des tarifs généraux de petite vitesse, adoptant de plus nombreuses distinctions, comporte six séries correspondant aux quatre classes du cahier des charges; enfin, les tarifs spéciaux de petite vitesse descendent plus encore dans le détail : on compte en effet vingt-sept numéros de tarifs se distinguant les uns des autres par la nature des marchandises auxquelles ils se rapportent (V. n° 654).

D'autre part, tandis que la classification générale des tarifs généraux (V. n° 811) ne reprend qu'un nombre relativement restreint de désignations, chaque tarif spécial de petite vitesse subdivise ces désignations en un certain nombre d'autres plus précises. Un exemple en a été donné n° 813, où l'on a vu les « graines fourragères » de la classification générale se subdiviser, dans le tarif P. V. n° 2 Paris-Lyon-Méditerranée en « Bereff, Dari, Jarosse, Sorgho, Lupins, Vesces et Autres ».

Cette situation a nécessité la création d'une *table générale des marchandises* établie spécialement en vue de l'application des tarifs spéciaux et des recherches y relatives.

On a vu, n° 663, que cette table figure au Recueil Chaix; en voici

d'ailleurs un extrait à titre d'exemple, depuis le « noir animal » jusqu'aux « noyaux »; il y a, de l'une à l'autre de ces désignations, vingt et une dénominations spéciales, tandis que l'extrait correspondant de la classification générale donné n° 811 n'en comportait que onze, soit environ la moitié.

MARCHANDISES	DÉSIGNATIONS correspondantes de la classification générale du 1 <sup>er</sup> septembre 1902	TARIF GÉNÉRAL   Séries	INDICATION par réseau des numéros des tarifs spéciaux applicables
(1)	(2)	(3)	(4)
Noir animal . . . . .	Noir animal . . . . .	4	18. <i>e, et, l, m, n, or, o.</i>
Noir animal pour engrais	Noir animal pour engrais. .	6	22. <i>t.</i>
<i>Noir de fer. . . . .</i>	Ocres . . . . .	5	17. <i>e, et, l, m, n, or, o.</i>
Noir de fumée (art 11, 3 <sup>e</sup> catégorie) (1). . . . .	Noir de fumée (art. 11, 3 <sup>e</sup> catég.) (1). . . . .	4	17. <i>e, et, l, n, or, o.</i>
<i>Noir d'étuve pour fonderies (brasque). . . . .</i>	Noir minéral naturel . . . . .	5	17. <i>e, et, l, n, or.</i>
Noir minéral naturel. . . . .	Cirage . . . . .	3	16. <i>n, or, o.</i>
<i>Noir pour bourreliers, cordonniers ou sabotiers. . . . .</i>	Noir végétal . . . . .	4	17. <i>e, et, l, n, or.</i>
Noir végétal . . . . .	Noisettes fraîches (4) . . . . .	1	3. <i>e, m, n.</i>
Noisettes fraîches (4) . . . . .	Noisettes sèches. . . . .	2	3. <i>e, et, l, m, n, o.</i>
Noisettes sèches. . . . .	Fruits frais non dénommés. .	1	3. <i>et, m, or, o.</i>
<i>Noix de coco . . . . .</i>	Noix sèches . . . . .	2	3. <i>e, et, l, m, n, or, o.</i>
<i>Noix concassées . . . . .</i>	Corossos . . . . .	2	9. <i>e, et, l, n, or, o.</i>
<i>Noix de corossos. . . . .</i>	Noix de galle . . . . .	2	17. <i>e, l, n, o.</i>
Noix de galle. . . . .	Fruits frais non dénommés. .	1	3. <i>et, m.</i>
<i>Noix de palme . . . . .</i>	Noix fraîches (4) . . . . .	1	3. <i>e, m, n.</i>
Noix fraîches (4) . . . . .	Noix sèches . . . . .	2	3. <i>e, et, l, m, n, or, o.</i>
Noix sèches . . . . .	Droguerie . . . . .	1	»
<i>Noix vomique. . . . .</i>	Pâtes alimentaires. . . . .	2	2 <i>e, et, l, m, n, or, o.</i>
<i>Nouilles . . . . .</i>	Noyaux . . . . .	3	3. <i>et, l.</i>
Noyaux concassés . . . . .			
Noyaux . . . . .			

Les indications de cette table sont suffisamment claires pour avoir à peine besoin d'être expliquées.

Les renvois qu'on y remarque sont les mêmes que ceux de la classification générale.

La colonne 1 comprend, en une seule liste alphabétique, les désignations de la classification générale et celles ne figurant pas dans cette classification; ces dernières imprimées en italique.

La colonne 4 indique, par leur numéro, les tarifs des divers réseaux (*e*, Est; *et*, État, etc.) qui peuvent être appliqués aux marchandises de la colonne 1, soit par définition (V. n° 813), soit parce qu'elles sont nommément reprises par ces tarifs.

1076. L'étude ci-après des tarifs spéciaux de grande et de petite vitesse applicables aux marchandises a été divisée en trois parties :

A. Marchandises en général;

B. Denrées, plantes vivantes et fleurs;

C. Marchandises spécifiées, autres que les denrées, les plantes vivantes et les fleurs.

#### A. — *Marchandises en général.*

1077. Avertissement. — 1078. Tarif G. V. n° 17 Et. — 1079. Renvoi à un autre chapitre en ce qui concerne le tarif des colis postaux. — 1080. Tarifs G. V. n° 100 et P. V. n° 100. — 1081. Tarifs d'exportation P. V. n° 30. — 1082. Tarifs G. V. n° 400, P. V. nos 200, 300, 400, etc. — 1083. Légalité du tarif n° 400 *bis*. — 1084. Avantages offerts par le tarif général commun G. V. — 1085. Ses conditions d'application particulières. — 1086. Les conditions des tarifs généraux sont toutes applicables aux expéditions faites sous le régime du tarif général commun G. V. — 1087. La clause de ce tarif concernant l'itinéraire et le délai en fait un véritable tarif spécial. — 1088. Mais l'acceptation de ce tarif peut être tacite. — 1089. Le tarif général commun de grande vitesse est applicable d'office lorsqu'il ne comporte ni prix ni délais supérieurs à ceux des tarifs généraux.

1077. Un certain nombre de tarifs applicables à toutes sortes de marchandises sont mentionnés ici surtout à titre documentaire, et l'on réduira au strict nécessaire les observations dont ils seront accompagnés; non que leur étude détaillée n'offre un réel intérêt, même au point de vue pratique, mais parce qu'elle entraînerait des développements qui feraient sortir le présent ouvrage des limites qu'on s'est assignées.

1078. Le *tarif spécial G. V. n° 17 État*, reprend les « articles de messagerie, marchandises, denrées, finances, objets d'art, animaux, transportés entre Paris (Montparnasse ou Austerlitz) et toutes les gares du réseau de l'État (antérieur au rachat de l'Ouest).

Les prix de ce tarif, présentés sous forme de prix fermes, sont, dit le texte, « applicables d'office sous les conditions du tarif général »; les transports doivent toutefois être obligatoirement dirigés par l'itinéraire (toute voie État, voie mixte Orléans-État ou voie mixte État-Ouest) indiqué par le tarif lui-même. Cette stipulation d'itinéraire donne lieu à des observations analogues à celles qui seront présentées nos 1087 à 1089 à propos du tarif général commun de grande vitesse.

1079. Le « *tarif spécial commun pour le transport des colis postaux dont le poids n'excède pas 10 kilogrammes* » n'est que la reproduction

partielle d'une réglementation spéciale qui fait ci-après (IV<sup>e</sup> partie, chap. II, section I, n<sup>o</sup> 1228 et suiv.) l'objet d'une étude détaillée.

1080. Le *tarif spécial commun G. V. n<sup>o</sup> 100*, concerté entre la compagnie du Nord et la compagnie de Somain à Anzin et à la frontière belge, ne concerne que quelques relations entre ces deux réseaux.

Les transports entre les gares désignées sont effectués aux prix et conditions des tarifs intérieurs des deux compagnies, mais ces tarifs sont appliqués, pour le parcours du chemin de fer du Nord, sur la distance de ou pour Somain, calculée *via* Aniche, et pour le parcours du chemin de fer d'Anzin, sur les distances de ou pour Abscon, le parcours entre Somain et Abscon n'étant pas taxé.

Une disposition analogue fait l'objet du chapitre 6 du *tarif spécial commun P. V. n<sup>o</sup> 100*; les autres chapitres du même tarif règlent également un certain nombre de cas particuliers.

1081. Les *tarifs spéciaux P. V. n<sup>o</sup> 30* des divers réseaux, applicables aux marchandises destinées à l'exportation, sont, au point de vue pratique, des plus importants. Ils ne contiennent ordinairement que très peu de conditions particulières et doivent être considérés, dans un grand nombre de cas, comme des tarifs généraux. On pourrait soutenir qu'ils sont, dans ces mêmes cas, applicables d'office aux marchandises exportées pour lesquelles les justifications utiles ont été fournies ou résultent de la déclaration d'expédition.

1082. Les *tarifs spéciaux communs G. V. n<sup>o</sup> 400, P. V. nos 200, 200 bis, 300, 400, 400 bis*, sont des tarifs d'exportation ou de transit intéressant à la fois des réseaux français, des chemins de fer étrangers et des entreprises de navigation.

Ils reprennent un très grand nombre de sortes de marchandises et embrassent les relations les plus éloignées.

Les chapitres 3 (N-O-L-2 C), 6 (N-L-2 C), 7 (O-L-2 C), 8 (E-N-L) et 9 (Et-Or-L), par exemple, du tarif commun P. V. n<sup>o</sup> 300, sont des tarifs de transit pour le transport de « marchandises de toute espèce » entre divers ports de la Manche ou de l'Océan et la frontière suisse (Verrières, Vallorbe, Delle, Genève).

Le chapitre 1<sup>er</sup> (Or-Messageries maritimes) du tarif d'exportation n<sup>o</sup> 400 *bis* s'applique au transport direct des marchandises, *via* Bordeaux, des gares du réseau d'Orléans à certains ports du Sénégal et de l'Amérique du Sud : Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-de-Janeiro, etc.

Le chapitre 4 (L-Messageries maritimes) du même tarif comporte



une nomenclature de marchandises très étendue et donne des prix directs pour le transport de ces marchandises des gares du réseau de Lyon aux ports suivants *via* Morseille : Adélaïde (Australie), Aden (Arabie), Batavia (île de Java), Bombay (Indes anglaises), Calcutta (Indes anglaises), Colombo (Ceylan), Fremantle (Australie), Hong-Kong (Chine), Kobé (Japon), Melbourne (Australie), Mombasa (Afrique Orientale), Nouméa (Nouvelle-Calédonie), Pondichéry (Indes), Shanghai (Chine), Singapore (Détroits), Suez (Égypte), Sydney (Australie), Yokohama (Japon), Zanzibar (Afrique Orientale).

Il donne également des prix directs pour un grand nombre d'autres ports desservis par transbordement dans l'un de ceux désignés ci-dessus : Albany (Australie-Occidentale), Amboina (Moluques), Amoy (Chine), Apia (îles Samoa), Atjeh (Sumatra), Auckland (Nouvelle Zélande), Bandjarmassin (Bornéo), Bunder-Abbas (Perse), Chemulpo (Corée), Cheribon (Java), Djeddah (Arabie), Haabai (îles Tonga), Hobart (Tasmanie), Ilo-Ilo (îles Philippines), Kurrachee (Indes anglaises), Macassar (Célèbes), Massouah (Erythrée), Nagasaki (Japon), Papeete (Tahiti), Port-Soudan (Égypte), Rangoon (Birmanie), Suva (île Viti), Timor (Timor), Vancouver (États-Unis), Vladivostock (Russie d'Asie), etc., etc.

Le même chapitre du tarif P. V. n° 400 *bis* est un exemple de tarif temporaire proprement dit (V. n° 641); il se termine, en effet, par un nota ainsi conçu : « Le présent tarif cessera d'être applicable le 1<sup>er</sup> octobre 1911, à moins d'une prorogation qui sera annoncée au public. »

**1083.** Le tarif P. V. n° 400 *bis* est intéressant à un autre titre : sa légalité a été contestée par des commissionnaires de transport, qui se sont pourvus devant le Conseil d'État, dans le but d'en faire prononcer l'annulation.

Les demandeurs alléguaient notamment « qu'il ne pouvait être autorisé de tarifs communs qu'entre compagnies de chemins de fer » et que, d'autre part, le tarif n° 400 *bis* comprenant dans un prix global les frais de transport proprement dit et les opérations accessoires à effectuer en cours de route, atteinte était portée au principe de la liberté du commerce et de l'industrie.

La requête a été rejetée, dans les termes suivants, en ce qui concerne le premier moyen, par l'arrêt au contentieux du 28 mai 1909 déjà mentionné n° 620 :

« Ni l'article 53 du cahier des charges (*infra*, n° 1211, 3°), ni aucune disposition législative ou réglementaire ne font obstacle au droit du ministre d'approuver un tarif établi, dans les conditions prévues par le décret du

26 avril 1862, en considération des trajets successifs que la marchandise a à faire par des voies de diverses natures, jusqu'au moment de la livraison, pourvu que le bénéfice en soit admis pour toutes les marchandises expédiées dans les conditions prévues pour l'application du tarif. »

1084. Il reste à étudier, comme pouvant s'appliquer à des marchandises de toute sorte ce que l'on appelle le « tarif général commun de grande vitesse ». Ainsi qu'on le verra n° 1087, ce tarif, concerté entre les sept grands réseaux (1) et les chemins de fer de Ceinture de Paris, a, malgré son titre, le caractère d'un véritable tarif spécial.

Il s'applique aux articles de messagerie, marchandises et denrées, et ses barèmes sont exactement les mêmes que ceux des tarifs généraux de grande vitesse, mais, par suite de la décroissance des bases, le calcul, fait de bout en bout au lieu de l'être séparément sur les tronçons appartenant à chaque réseau, donne des taxes plus réduites (V. n° 670 un exemple de calcul analogue).

1085. Cet avantage, qui est le seul offert par le tarif général commun de grande vitesse, comporte l'application corrélative des conditions suivantes :

1° *Groupage*. — Adaptation pure et simple de l'article 15 *bis* des tarifs généraux de grande vitesse (*supra*, n° 722).

2° *Enregistrement*. — Résumé de l'article 24 des mêmes tarifs (*supra*, n° 764).

3° *Lettre de voiture et récépissé*. — Reproduction de l'article 53 (*supra*, n° 791).

4° « *Fixation des prix*. — Les prix sont établis par l'itinéraire le plus court, et les délais calculés par cet itinéraire.

« Pour les relations entre les sept grands réseaux, *via* Paris, les distances se calculent par l'itinéraire le plus court empruntant soit la Grande Ceinture, soit la Petite Ceinture. »

5° « *Délais de transport*. — Les animaux, denrées et marchandises désignés sont expédiés, transportés et livrés de gare en gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels des 12 juin 1866, 6 décembre 1878, 3 novembre 1879 et 14 février 1881, et qui résulteront des décisions ministérielles approbatives du service des trains. » (V. n° 472 et suivants.)

Enfin le tarif rappelle que les expéditions restent soumises aux conditions des tarifs généraux des sept grands réseaux en tout ce qui n'est pas contraire aux clauses précédentes.

---

(1) Y compris les lignes de Ligré-Rivière à Richelieu (Et) et d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône (L).

1086. Or, les clauses précédemment indiquées ne sont, à l'exception de la quatrième, que des reproductions ou des adaptations des clauses correspondantes des tarifs généraux; quant à la quatrième, elle règle un point au sujet duquel ces tarifs sont restés muets.

On peut donc tirer de là cette conséquence que les tarifs généraux de grande vitesse sont applicables, dans l'intégralité de leur texte, aux transports soumis par ailleurs aux conditions du tarif général commun de grande vitesse.

1087. La quatrième condition — « les prix sont établis par l'itinéraire le plus court et les délais calculés par cet itinéraire » — constitue une dérogation formelle aux principes du droit commun, qui laissent toujours à l'expéditeur, puisque rien ne le lui interdit, le choix de l'itinéraire qu'il entend faire suivre à sa marchandise (V. n° 694). Cette dérogation est même fort importante, parce qu'il s'agit de grande vitesse, et que les délais calculés sur l'itinéraire court peuvent dans bien des cas n'être pas les plus avantageux.

Il s'ensuit que le tarif de grande vitesse appelé « général commun » doit, en réalité, être considéré, au point de vue juridique, comme un véritable tarif spécial, et, en conséquence, n'être appliqué que si l'expéditeur a accepté celle de ses clauses qui le privera d'une partie de ses droits.

1088. Cependant, par suite du nom qui lui a été donné et aussi de la place qu'il occupe dans les recueils, le tarif général commun de grande vitesse ne saurait être soumis aux conditions générales d'application des tarifs spéciaux de grande vitesse, notamment à leur article premier (V. n° 868 et suiv.) : il n'est donc pas nécessaire que la demande en soit faite sur la déclaration ni même par écrit, et l'acceptation de la condition dudit tarif relative à l'itinéraire pourra n'être qu'implicite.

1089. Cette remarque est des plus intéressantes, parce que, dans la pratique, les administrations ont coutume d'appliquer le tarif général commun de grande vitesse d'office, même quand l'expéditeur n'a d'aucune façon manifesté ses intentions à ce sujet. Cette application d'office est certainement régulière et inattaquable lorsqu'elle n'a entraîné ou pu entraîner aucune conséquence (allongement du délai ou augmentation du prix) onéreuse pour l'expéditeur; mais s'il en était autrement, il conviendrait, en cas de litige, de rechercher quelle a été au départ l'intention des parties.

En résumé le tarif général commun est applicable d'office toutes les fois qu'il ne comporte ni délais ni prix supérieurs à ceux que donnerait l'application des tarifs généraux ordinaires.

*B. — Denrées, plantes vivantes, fleurs, fruits.*

1090. Observation sur les tarifs spéciaux applicables aux denrées. — 1091. Clause du tarif G. V. n° 114 relative aux délais de transport. — 1092. Légalité de cette clause en ce qui concerne les « trains désignés ». — 1093. Détermination de l'itinéraire. — 1094. Délai d'expédition. — 1095. Délai de transmission. — 1096. Clause du même tarif relative aux indemnités pour retard. — 1097. Tarifs G. V. n° 14 des divers réseaux. — 1098. Tarifs P. V. nos 3, 103, 203, etc. — 1099. Les prix de ces tarifs peuvent être supérieurs à ceux des tarifs généraux de petite vitesse. — 1100. Remarque sur le délai-limite du tarif P. V. n° 3 O. — 1101. Clauses du tarif G. V. n° 114 relatives à l'emballage des colis. — 1102. Clauses du même tarif relatives à la manutention. — 1103. Exemple, tiré du tarif G. V. n° 14 L, d'un tarif temporaire. — 1104. Tarif G. V. n° 414 applicable aux fleurs fraîches. — 1105. Des clauses du transport à découvert dans les tarifs applicables aux denrées.

1090. Certaines denrées, les fleurs, les légumes, les fruits, sont ce que l'on appelle souvent des marchandises « de nature périssable », ou encore « sujettes à prompt déterioration ». Ces produits, dont le trafic, très important, préoccupe vivement depuis quelques années l'opinion publique et l'Administration supérieure (1), sont, en effet, pour la plupart, incapables de supporter de longs transports.

L'observation des délais a, par suite, pour ce qui les concerne, une importance toute particulière, parce que l'avarie et même la perte sont souvent une conséquence inévitable du retard.

Malgré cela, il existe, tant pour la grande que pour la petite vitesse, des tarifs spéciaux applicables aux denrées; ces tarifs, qui portent les numéros 14, 114, etc., pour la grande vitesse, et les numéros 3, 103, etc., pour la petite vitesse, présentent, les uns et les autres, des conditions de délais qui se distinguent notablement de celles applicables aux autres transports.

1091. On prendra pour exemple, parmi les tarifs de grande vitesse, l'annexe n° 1 au tarif spécial commun G. V. n° 114, mise en vigueur le 18 juillet 1907, et dont les conditions, en ce qui concerne les délais, ont constitué une véritable innovation en la matière.

(1) Voir notamment le rapport de M. Georges VILLAIN, directeur du contrôle commercial, sur « la production, le commerce et les transports des fruits et légumes de primeurs en France » (Imprimerie Nationale, 1909).

Cette annexe, concertée entre les sept grands réseaux et le syndicat des Ceintures, contient une clause ainsi conçue :

« Taxes et Délais. — Les transports de denrées, pour lesquelles l'expéditeur aura réclamé le bénéfice du présent tarif, sont effectués par des trains spécialement désignés par les administrations et dont les horaires sont portés à la connaissance du public.

« En l'absence de toute revendication d'itinéraire, les transports sont considérés comme effectués par l'itinéraire court et taxés en conséquence; les délais sont établis par cet itinéraire.

« Si l'expéditeur demande un itinéraire déterminé, la taxe et les délais sont calculés par cet itinéraire.

« L'expéditeur a d'ailleurs le droit de se borner à demander l'itinéraire le plus rapide; dans ce cas, les administrations de chemin de fer doivent déterminer les combinaisons de trains désignés qui donnent l'acheminement le plus rapide; la taxe et le délai sont calculés par l'itinéraire ainsi défini. Mais l'expéditeur aura dû avertir la gare expéditrice par écrit douze heures au moins avant l'heure de la remise de la marchandise, les heures de nuit n'étant pas comptées, et indiquer à quelle heure il remettra effectivement la marchandise.

« Exceptionnellement, pour certaines relations déterminées portées à la connaissance du public, les administrations de chemin de fer effectuent d'office les transports par certains trains sur les itinéraires détournés, en appliquant les prix de l'itinéraire court, et en calculant les délais d'après l'horaire de ces trains.

« Les denrées, pour lesquelles le présent tarif est revendiqué, sont expédiées par le premier train désigné dont l'heure de départ suit l'heure de la remise et qui circule :

« Sur l'itinéraire court (ou l'itinéraire détourné concédé d'office pour certaines relations), si aucun itinéraire n'a été revendiqué;

« Sur l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou sur l'itinéraire rapide, si l'expéditeur l'a réclamé.

« Les gares ne sont pas tenues d'accepter pour un train désigné les expéditions remises moins de trois heures avant le départ de ce train.

« Leur refus d'acceptation doit être constaté par une mention portée sur la déclaration d'expédition; à défaut de cette mention, le transport est considéré comme ayant été effectué par le premier train désigné dont l'heure de départ suit l'heure de la remise dans les conditions indiquées ci-dessus.

« S'il est mis en marche des trains supplémentaires, doublant, triplant, etc., le train désigné, l'expédition est toujours considérée comme faite par le dernier de ces trains.

« Quand le transport par un point d'échange entre deux réseaux n'est pas effectué par un même train désigné direct circulant sur ces deux réseaux, le délai de transmission pour passer, par trains désignés, d'un réseau à un autre, est fixé :

« A une heure dans le cas de gare commune à ces réseaux;

« A trois heures dans le cas de transmission entre deux gares distinctes en communication par rails desservant une même localité, exception faite de Paris où le délai est de six heures. »

Cette clause a été critiquée non sans raison : elle manque de clarté sur certains points et son application n'est pas exempte de difficultés pour les expéditeurs et les destinataires. Dans l'impossibilité où l'on est d'en étudier minutieusement ici le texte même, on se contentera d'exposer les principes qu'elle doit consacrer et les améliorations qu'elle entend réaliser.

**1092.** La règle générale est que le transport a lieu par des « trains spécialement désignés » dûment « portés à la connaissance du public ». C'est d'après les horaires de ces trains que les délais de transport sont calculés.

Cette disposition donne lieu aux mêmes critiques que celle du tarif G. V. n° 128, dont on a parlé nos 1058 et 1059 ; elle est toutefois plus précise sur un point, en ce qu'elle exige que les trains « désignés » soient « portés à la connaissance du public ».

Pour le surplus (et ceci s'applique au tarif G. V. n° 128 comme au tarif G. V. n° 114) on ajoutera qu'aucune restriction n'étant stipulée à cet égard, les trains désignés pourront ne pas comprendre des voitures de toutes classes, et même n'être pas des trains de voyageurs (v. g. les trains de messageries) : les administrations ne sauraient se plaindre de cette dérogation à l'article 50 du cahier des charges (*supra*, n° 472), car les délais stipulés par ledit cahier des charges constituent un maximum, auquel elles sont toujours libres de renoncer ; d'autre part, le tarif émane d'elles-mêmes ; elles l'ont, en tout cas, officiellement accepté, et en pleine connaissance de cause.

Les délais résultant de l'application du tarif présentement étudié doivent être, le plus souvent, notablement inférieurs à ceux résultant des tarifs généraux : le public n'est donc pas fondé à se plaindre lui non plus. D'ailleurs, même si, dans certains cas, les délais du tarif G. V. n° 114 étaient plus longs que ceux des tarifs généraux, il n'y aurait pas violation du cahier des charges, puisqu'il s'agit d'un tarif *réduit*, pour lequel par conséquent les allongements de délai sont autorisés par l'article 50 (V. n° 1098).

**1093.** L'*itinéraire* sur lequel doivent être calculés les délais et les taxes s'établit suivant les règles ci-après :

1° En l'absence de toute revendication d'*itinéraire* par l'expéditeur, les transports sont taxés et les délais calculés sur l'*itinéraire* le plus court comme distance, sauf sur « certaines relations déterminées, portées à la connaissance du public » pour lesquelles la taxe seule suit l'*itinéraire* court, le transport devant s'effectuer et le délai être calculé par « certains trains sur les itinéraires détournés ».

2° Si l'expéditeur a revendiqué de manière précise un *itinéraire* déterminé, taxe et délai doivent être calculés d'après cet *itinéraire*. Les expéditeurs restent donc toujours libres de choisir l'*itinéraire* qui leur convient, mais ils acceptent naturellement les conséquences de ce choix.

3° Si l'expéditeur a seulement demandé l'*itinéraire* « le plus rapide » (en se conformant, en outre, aux formalités de préavis qui lui sont imposées dans ce cas), le chemin de fer doit, sous sa responsabilité, rechercher les « combinaisons de trains désignés » susceptibles d'être utilisées par le transport considéré et de lui assurer « l'acheminement le plus rapide » : taxe et délai sont calculés d'après l'*itinéraire* ainsi déterminé.

**1094.** Le *délai d'expédition* de trois heures est maintenu en principe, mais il peut être réduit et même supprimé si la gare de départ ne juge point à propos, vu les exigences de son service, de s'y opposer; son refus d'acceptation doit, le cas échéant, être mentionné sur les titres du transport : à défaut de cette mention, l'expédition serait censée avoir été acceptée pour le premier train partant une heure au moins après sa remise.

Plus de trois heures avant le départ du train, la gare est tenue d'accepter; moins de trois heures avant ce départ elle peut refuser et reste complètement libre de faire, à cet égard, ce qu'elle jugera bon suivant les circonstances du moment; mais elle doit évidemment respecter toujours le principe de l'égalité et ne pourrait notamment accepter certaines expéditions après en avoir déjà refusé d'autres se présentant, au point de vue du transport, dans des conditions identiques.

En outre, bien que, d'après le texte cité n° 1091, la mention prévue ne soit obligatoire que « sur la déclaration d'expédition », il semble bien que, pour qu'elle ait quelque valeur, il est nécessaire qu'elle soit reproduite sur le récépissé, ou au moins, si elle ne figure que sur la déclaration, qu'elle ait été visée par l'expéditeur. Sans cela, la gare, entre les mains de laquelle ladite déclaration est destinée à rester, aurait toutes facilités de ne se décider qu'après coup et même de

ne porter la mention libératoire que plus tard, pour se couvrir, par exemple, de la responsabilité d'un retard.

**1095.** Le *délat de transmission* aux points de transit est réduit à une heure dans les gares communes, trois heures dans les gares distinctes en communication par rails et six heures à Paris; il ne doit en être compté aucun lorsque le train désigné, circulant sur les deux réseaux, passe directement de l'un sur l'autre au point de transit.

**1096.** Outre la clause relative aux délais, l'annexe n° 1 du tarif G. V. n° 114 renferme, au sujet des retards, les dispositions suivantes, qu'on rencontre à peu près semblables dans certains autres tarifs :

« Retards. — En cas de retard de plus de trois heures effectivement préjudiciable aux expéditeurs ou aux destinataires, il est fait une réduction sur les prix de transport dans les conditions suivantes :

« Pour un retard de trois à quatre heures, le tiers du prix de transport pourra être retenu;

« Pour un retard de plus de quatre heures, les deux tiers du prix de transport pourront être retenus;

« Pour un retard de plus de six heures, la totalité du prix de transport pourra être retenue.

« Les retards inférieurs à trois heures ne donnent lieu à aucune retenue. D'autre part, les droits des expéditeurs et des destinataires sont réservés dans le cas où le retard excéderait douze heures. »

Cette clause est légale, même en ce qui concerne les retards inférieurs à trois heures, la disposition y relative pouvant être considérée comme équivalant à un allongement de délai de trois heures; des stipulations analogues ont, du reste, été admises par la jurisprudence (1).

Pour les retards excédant douze heures, elle renvoie simplement aux principes généraux régissant la responsabilité des voituriers.

Enfin quant aux retards de trois à douze heures, elle fixe non des indemnités forfaitaires, dues sans que l'ayant droit ait à justifier du préjudice qu'il a subi, mais des indemnités maxima, auxquelles sont limitées les réparations, quelle que soit l'étendue du préjudice causé par le retard (2).

---

(1) Cass. civ. 15 nov. 1897, déjà cité n° 60.

(2) A noter à ce sujet que, d'après une autre clause, dont la valeur est peut-être contestable, « les denrées doivent être expédiées dans un état qui leur permette de supporter un délai supplémentaire de douze heures, sans détérioration par excès de maturation ou d'avancement ».



1097. Les tarifs G. V. n° 14 des divers réseaux sont très dissemblables entre eux quant aux conditions de délais et à la manière dont sont réglementées les indemnités pour retard. Ils ont en outre subi de nombreuses et fréquentes modifications. Pour se faire une opinion exacte sur un cas donné, il serait plus que jamais nécessaire de se reporter aux tarifs eux-mêmes applicables à l'expédition litigieuse, d'après la date où le transport a eu lieu.

1098. On peut en dire autant des tarifs P. V. nos 3, 103, 203, etc., dont les nomenclatures comprennent du reste des marchandises d'une très grande variété au point de vue de leur conservation, depuis les biscuits de mer (P. V. n° 3 Et, N, E, O, Or, L) qui peuvent sans avarie subir les plus longs transports, jusqu'aux fraises (P. V. n° 3 Et, O, M) et aux pêches (P. V. n° 3 Et, L, M) que quelques heures de voyage suffisent à rendre impropres à la consommation.

Tantôt ces tarifs fixent des délais plus longs que ceux ordinaires de la petite vitesse, tantôt au contraire des délais plus courts. L'on se trouve alors en présence d'un cas d'application de cette disposition de l'article 50 du cahier des charges (*supra*, n° 472), qui peut viser aussi bien des tarifs de petite vitesse à délai abrégé que des tarifs de grande vitesse à délai allongé :

« Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse. »

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que certains prix des tarifs P. V. n° 3 soient supérieurs à ceux des tarifs généraux et même du tarif maximum pour la petite vitesse : il suffit, pour qu'ils soient légaux, que le délai correspondant soit plus réduit que celui des transports ordinaires à petite vitesse, et que, d'autre part, les prix de grande vitesse applicables à la même expédition ne soient pas supérieurs.

1099. On citera comme exemple le prix de 43 francs (1) inscrit dans le paragraphe 12 du tarif P. V. n° 3 Ouest pour la plupart des légumes frais, de Roscoff à certaines destinations, parmi lesquelles Angers (360 kilomètres) : une expédition de carottes ou de navets n'aurait à payer, aux prix du tarif général de petite vitesse (3<sup>e</sup> série), que 41<sup>f</sup> 50. Mais si le prix du tarif P. V. n° 3 est supérieur à celui du tarif général de petite vitesse, il est par contre bien inférieur à celui

---

(1) Frais de chargement, de déchargement et de gare compris.

du tarif général de grande vitesse (83<sup>r</sup>10), et, d'autre part, il entraîne l'application d'une clause ainsi conçue : « Le transport a lieu par des trains spécialement désignés à cet effet et dans des délais plus réduits que les délais réglementaires de petite vitesse, etc. »

Le prix de 43 francs, du tarif P. V. n° 3 Ouest, § 12, ainsi que tous ceux analogues du même tarif, sont donc bien légaux et les expéditeurs peuvent avoir intérêt à en réclamer l'application; mais la demande du tarif P. V. n° 3 doit, lorsque les prix sont supérieurs à ceux du tarif général, être faite de façon expresse : l'expéditeur ne saurait notamment se borner à requérir « l'application du tarif de petite vitesse le plus réduit » alors que les prix dudit tarif P. V. n° 3 « ne sont, à aucun point de vue, ceux du tarif le plus réduit » (1).

1100. D'après la clause du tarif P. V. n° 3 Ouest dont il vient d'être parlé, les délais doivent être « plus réduits que les délais réglementaires de petite vitesse » : il importe de remarquer que ces derniers constituent, en conséquence, non pas le *maximum* que ne doit pas dépasser, mais bien la *limite* que ne doit pas atteindre, la durée du transport.

1101. Il faut revenir maintenant à l'annexe 1 du tarif G. V. n° 114 pour dire quelques mots d'une clause qui a donné lieu à de vives protestations.

« Les denrées expédiées aux conditions du présent tarif », dit cette clause, « doivent être contenues soit dans des sacs, soit dans des caisses ou caissettes en bois, pleines ou à claire-voie, sans saillies, soit dans des paniers, permettant l'empilage sans nuire à la marchandise... Les colis doivent être emballés d'une manière qui réponde à la durée du transport et qui préserve assez efficacement le contenu pour qu'il soit impossible d'y porter atteinte sans laisser une trace de violation. »

Cela semble permettre aux administrations d'opposer aux réclamations du destinataire ce dilemme : la livraison a-t-elle eu lieu sans protestation ni réserve, il n'y avait donc pas « trace de violation » et le colis était intact; le destinataire proteste-t-il au contraire, avant de prendre livraison, contre l'état extérieur du colis, c'est que l'« emballage ne répondait pas à la durée du transport », et, les conditions du tarif ayant été violées par l'expéditeur, c'est à lui qu'incombe la responsabilité du dommage.

---

(1) Cass. civ. 6 juill. 1904 (Ch. de fer de l'État c. Fleurisseau).

De sorte que l'ayant droit ne pourrait être indemnisé par le chemin de fer que s'il y avait vol évident.

Il est fort douteux que la clause en question puisse avoir d'aussi injustes conséquences : il appartient, en effet, à la gare expéditrice, aussi bien qu'à l'expéditeur, d'assurer le respect des conditions du tarif; si les emballages acceptés par elle sont insuffisants, son erreur à cet égard lui est opposable à elle-même, comme à l'expéditeur, et la responsabilité de l'*erreur commune* doit être partagée (V. n° 203). D'autre part, les conditions du tarif G. V. n° 114 n'étant pas remplies, ce tarif est inapplicable, et l'expédition doit être régie par ceux des autres tarifs qui n'imposent aux marchandises aucun emballage ni conditionnement spécial.

**1102.** Une autre clause de l'annexe 1 du même tarif G. V. n° 114 mérite d'être mentionnée, ne fût-ce qu'à titre documentaire. Cette clause, relative à la manutention, est ainsi conçue :

« *Expéditions d'au moins 50 kilos ou payant pour ce poids :*

« L'expéditeur est tenu de faire les manutentions nécessaires pour le pesage de ses colis et leur dépôt aux points qui lui sont désignés.

« *Wagons chargés d'au moins 5 000 kilos ou payant pour ce poids :*

« L'expéditeur et le destinataire ont l'obligation, si le chemin de fer les en requiert, d'en effectuer le chargement ou le déchargement. Dans ce cas, pour chacune de ces opérations, il est déduit 30 centimes par tonne des frais accessoires fixés par l'article 25 des conditions générales d'application des tarifs généraux.

« Les administrations se réservent le droit d'exiger que le chargement et le déchargement soient faits par le public directement de voiture à wagon ou vice versa aux emplacements désignés par les chefs de gare.

« Le chargement ou le déchargement doit être terminé dans le délai de trois heures, à partir de la mise à disposition du wagon. »

On ne voit pas trop quelles sanctions pourraient s'appliquer à l'inobservation de ces règles : notamment les frais de stationnement des wagons ne peuvent être exigés que dans les conditions prévues par l'arrêté relatif aux frais accessoires (V. n° 387 et suiv.), qui constitue, pour les taxes de cette nature, un tarif maximum (V. n° 320).

**1103.** Les tarifs applicables aux denrées fournissent encore d'intéressants exemples de tarifs temporaires permanents ou tarifs de saison (V. n° 642).

Ainsi, dans le tarif G. V. n° 14 Paris-Lyon-Méditerranée, les lé-

gumes frais peuvent bénéficier d'un barème spécial très réduit, mais seulement à certaines époques de l'année, qui sont ainsi fixées :

Artichauts . . . . .	du 1 <sup>er</sup> juin	} au 15 septembre.
Choux et choux-fleurs . .	du 1 <sup>er</sup> avril	
Haricots verts . . . . .	du 1 <sup>er</sup> juillet	
Pois . . . . .	du 1 <sup>er</sup> juin	
Salades . . . . .	du 15 février	

On trouve des dispositions analogues sur la plupart des réseaux.

1104. On citera enfin, comme consacrant d'importantes dérogations aux règles ordinaires, les chapitres I et II du tarif commun d'exportation G. V. n° 414 (L-E, Chemins allemands, autrichiens, italiens et russes) concernant les fleurs fraîches coupées transportées par les trains de luxe dits « Cannes-Vienne » « Cannes-Vienne-Saint-Pétersbourg » (de Cannes à Vienne, Oderberg, Varsovie et Saint-Pétersbourg) et « Riviera express » (de Menton à Berlin et à un certain nombre d'autres villes d'Alsace ou d'Allemagne).

Les conditions d'exécution du transport sont, en France, celles de la messagerie; en Allemagne, en Autriche, en Italie et en Russie, celles des bagages. Les prix sont présentés sous forme de prix fermes applicables entre les diverses gares de départ et d'arrivée dénommées au tarif.

1105. Quelques observations ont été présentées (n° 1060 et suiv.) à propos d'une clause qu'on remarquait pour la première fois dans les tarifs spéciaux, et d'après laquelle les objets sont « transportés à découvert ». Une clause analogue figure sous des formes nouvelles dans certains tarifs applicables aux denrées.

On peut lire, par exemple, dans le tarif P. V. n° 3 Grande Ceinture :  
« Le chargement et le déchargement des marchandises désignées dans le présent tarif, expédiées par wagon complet de 5 000 kilogrammes, doivent être opérés par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur et du destinataire sous la surveillance de la compagnie...

« Le bâchage et le débâchage de chaque wagon, quand il y aura lieu, devront être effectués par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur et du destinataire, avec le concours des employés de la compagnie. »

Le tarif P. V. n° 3 Ouest s'exprime très différemment sur le même objet :

« Le présent tarif », dit-il, « n'est applicable aux carottes, à la chi-

corée en cossettes ou racines, aux navets, panais, rutabagas, *en vrac*, poires à poiré et pommes à cidre, qu'autant que ces marchandises seront expédiées à découvert. Toutefois, si les expéditeurs désirent que leur marchandise soit bâchée ou couverte, ils devront en faire la demande vingt-quatre heures à l'avance sur la déclaration d'expédition. Dans ce cas, il leur sera fourni soit un wagon couvert, soit un wagon découvert muni de bâches. Il sera perçu alors un supplément de taxe fixé à 50 centimes par 1 000 kilogrammes quelle que soit la distance à parcourir. »

La comparaison de ces textes montre combien il est nécessaire, ainsi qu'on l'a déjà dit dans la remarque importante qui fait l'objet du n° 963 et a été rappelée n° 1097, de se reporter toujours à ces tarifs mêmes, pour solutionner un cas déterminé. Elle montre aussi les graves difficultés d'interprétation que présentent souvent ces tarifs.

D'après la clause ci-dessus reproduite du tarif P. V. n° 3 Grande Ceinture, il y aura une sorte de collaboration, en ce qui concerne le bâchage et le débâchage, entre l'expéditeur ou le destinataire, d'une part, et, d'autre part, les employés de la compagnie ; cependant ces opérations devront être « effectuées par les soins et aux frais, risques et périls » desdits expéditeur et destinataire, tenus d'y procéder « quand il y aura lieu ».... Mais qui sera juge de cette opportunité ou de cette nécessité du bâchage ? Comment, en outre, l'expéditeur ou le destinataire pourraient-ils être seuls responsables d'opérations auxquelles les employés de la compagnie sont appelés à prendre part ?

La clause du tarif P. V. n° 3 Ouest est peut-être plus obscure encore : le transport doit avoir lieu « à découvert » à moins que l'expéditeur ne désire voir sa marchandise « bâchée ou couverte » ; dans ce cas, il en fait la demande dans un certain délai et, moyennant paiement d'une surtaxe spéciale, on lui fournit « soit un wagon couvert, soit un wagon découvert muni de bâches ». Peut-il exiger, à son choix, l'un ou l'autre ? En cas de fourniture d'un wagon découvert muni de bâches, est-il tenu de procéder au bâchage alors que rien ne le lui prescrit ? En cas de fourniture d'un wagon couvert, comment pourra-t-il placer sa marchandise *en vrac* dans le wagon et occuper toute la capacité de celui-ci, alors que le chargement n'est possible que la porte étant ouverte ?

On conçoit la nécessité de s'abstenir de répondre à tant de questions, qui sont d'ailleurs commandées le plus souvent par les circonstances de fait ; l'on s'en tiendra pour leur solution aux principes généraux exposés précédemment, notamment à ceux qui ont été rappelés nos 902, 903, 1061 et 1062.

C. — *Autres marchandises.*

**1106.** Avertissement et division du sujet.

*Céréales, farines, graines, pâtes alimentaires, pommes de terre, etc.* — **1107.** Tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 2, 102, etc., applicables à ces marchandises. — **1108.** Clause relative au transport sur wagons découverts et au bâchage. — **1109.** Clause, du tarif P. V. n<sup>o</sup> 2 E, concernant les échantillons. — **1110.** Exemple type d'un tarif commun avec des entreprises de navigation.

*Eau de mer, sel gemme, sel marin.* — **1111.** Conditions de tonnage et de délai des tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 4, 104, etc. — **1112.** Clause, du tarif P. V. n<sup>o</sup> 4, Or relative au plombage des wagons. — **1113.** Clause, du tarif P.V. n<sup>o</sup> 404, exigeant l'application de la convention internationale de Berne.

*Betteraves, sucres, mélasse, dextrine, glucoses et sirops.* — **1114.** Clause, du tarif P. V. n<sup>o</sup> 5 Or, relative à la rapidité des opérations de manutention faites par l'expéditeur et le destinataire. — **1115.** Clause, du tarif P.V. n<sup>o</sup> 5 N, imposant aux expéditeurs le plombage et le bâchage des wagons. — **1116.** Exemple (tiré du même tarif) de taxation d'après la capacité cubique des wagons. — **1117.** Expéditions par train complet.

*Boissons.* — **1118.** Marchandises auxquelles s'appliquent les tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 6, 106, etc. — **1119.** Tarifs spéciaux applicables à la glace. — **1120.** Clause, du tarif P. V. n<sup>o</sup> 6 L, concernant le magasinage gratuit des vins à Paris-Bercy.

*Combustibles (minéraux et végétaux).* — **1121.** Combustibles repris dans les tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 7, 107, etc., et 8, 108, etc. — **1122.** Tarif P. V. n<sup>o</sup> 7 N. — **1123.** Clause du déchargement rapide dans le tarif P. V. n<sup>o</sup> 107 (N-2 C).

*Bois de construction, etc.* — **1124.** Marchandises reprises dans les tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 9, 109, etc. — **1125.** Clause, du tarif P. V. n<sup>o</sup> 9 M, relative à la non-responsabilité pour le nombre de pièces.

*Chaux, ciments et plâtres ; Matériaux de construction ; Pierres et terres ; Minerais.* — **1126.** Ces tarifs ne donnent lieu à aucune observation nouvelle.

*Produits métallurgiques.* — **1127.** Nomenclatures des tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 14, 114, etc. — **1128.** Clause du retour des objets en fonte brisés.

*Résines et bitumes, huiles minérales ; Corps gras et leurs dérivés.* — **1129.** Observations sur les matières dangereuses reprises dans les tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 15, 115, etc., et 16, 116, etc. — **1130.** Clause, des tarifs P. V. n<sup>o</sup> 16 Or et O, concernant le bâchage des cadres contenant des savons.

*Matières tinctoriales ; Produits chimiques.* — **1131.** Tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 17, 117, etc., et 18, 118, etc.

*Papiers, cartons et matières premières pour leur fabrication.* — **1132.** Tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 19, 119, etc.

*Tissus et textiles.* — **1133.** Tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 20, 120, etc. — **1134.** Exemples de prix, du tarif P. V. n<sup>o</sup> 20 N, applicables à diverses relations sans égard à la distance. — **1135.** Clause, du tarif P. V. n<sup>o</sup> 20 O, exonérant de toute taxe le poids des emballages et stipulant, pour le transport, un délai très réduit.

*Produits céramiques, verrerie.* — **1136.** Tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 21, 121, etc.

*Amendements, engrais.* — **1137.** Sont considérés comme tels les produits qui ne sont susceptibles d'aucune utilisation industrielle. — **1138.** Les prix des tarifs P. V. n<sup>os</sup> 22, 122, etc., ne sont ordinairement applicables que moyennant certaines justifications.

*Arbres et arbustes, foins, fourrages, etc.* — **1139.** Remarque sur les transports de plantes vivantes. — **1140.** Taxation des foins, pailles, etc., d'après la superficie des

wagons employés. — 1141. Observations sur la clause relative au transport de ces marchandises à découvert.

*Mobiliers, objets manufacturés, produits pharmaceutiques, etc.* — 1142. Tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 24, 124, etc.

*Emballages vides.* — 1143. Distinction entre les « emballages vides » et les « emballages vides en retour ». — 1144. Pour ces derniers, le transport à vide et le transport à l'état plein font l'objet d'un même contrat. — 1145. Mais les deux transports doivent être envisagés séparément. — 1146. Il en est ainsi, même en cas d'application des tarifs spéciaux G. V. n<sup>os</sup> 16, 116, etc., et P. V. n<sup>os</sup> 26, 126, etc. — 1147. Corrélation entre ces tarifs et ceux applicables aux marchandises que les emballages doivent ou ont dû contenir. — 1148. Délais des tarifs applicables aux emballages vides en retour. — 1149. Clause, du tarif P. V. n<sup>o</sup> 26 L, relative au bâchage.

*Dépouilles d'animaux et produits accessoires.* — 1150. Tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 27, 127, etc. — 1151. Clause, du tarif P. V. n<sup>o</sup> 27 Or, relative à certains transports en retour.

1106. Sauf exception, les marchandises autres que les denrées, les plantes et les fleurs ne font pas, en grande vitesse, l'objet de tarifs spéciaux : leur transport a donc lieu aux prix et conditions soit des tarifs généraux de chaque compagnie, soit du tarif général commun de grande vitesse (V. n<sup>o</sup> 1084 et suivants).

Le transport des mêmes marchandises à petite vitesse fait au contraire l'objet de très nombreux tarifs spéciaux, intérieurs ou communs, numérotés, comme on l'a vu n<sup>o</sup> 654, d'après la nature des marchandises auxquelles ils peuvent s'appliquer.

Sans étudier en détail ces innombrables tarifs, on va en faire ci-après une rapide revue, en signalant les plus intéressantes des clauses qu'ils renferment.

*Céréales, farines, graines, légumes secs, pâtes alimentaires, pommes de terre, etc.* — Tarifs P. V. n<sup>os</sup> 2, 102, etc.

1107. Les tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 2, 102, etc., applicables à ces sortes de marchandises, ne présentent en général rien de particulier; ils comportent le plus souvent les délais normaux des tarifs spéciaux et la manutention par les expéditeurs ou destinataires, lorsque les expéditions doivent être remises par wagon.

1108. Le transport à découvert est prévu dans certains de ces tarifs de la manière suivante : « Les administrations ne sont tenues de fournir que des wagons découverts. Toutefois les expéditeurs ont la faculté de couvrir les wagons découverts mis à leur disposition à l'aide de bâches qu'ils fournissent. Le bâchage et le débâchage de chaque wagon doivent être effectués par les expéditeurs et par les destinataires. » (P. V. n<sup>o</sup> 102, chap. I [T-2 C], § 3.)

Une clause rédigée en termes aussi imprécis ne peut que donner plus de force aux observations présentées n° 1105, alors surtout que, dans le tarif P. V. n° 102, chapitre I, § 3, cette clause s'applique à des marchandises (coques d'arachides, drèches, pulpe de betteraves ou de pommes de terre, résidus de betteraves) dont la susceptibilité varie beaucoup suivant les circonstances et suivant l'état dans lequel elles sont remises au transport.

« Les administrations ne sont tenues de fournir que des wagons découverts... » Fort bien, s'il ne s'agissait que de déterminer le *type* des wagons qui seront remis à l'expéditeur pour effectuer son chargement : c'est, en effet, un principe à peu près certain que, dans le silence du tarif, le chemin de fer a la faculté de fournir les wagons à sa convenance, pourvu que ce soit sous sa responsabilité, eu égard à la connaissance qu'il peut ou doit avoir de la nature de la marchandise et des précautions qu'elle exige (V. nos 901 à 903); mais la suite de la clause annonce que, lorsque les wagons fournis seront découverts, l'expéditeur devra, s'il veut que sa marchandise soit couverte, procéder au bâchage, avec les bâches fournies par lui-même.

Cette disposition tend donc à laisser au chemin de fer le choix du type de wagon tout en le dégageant de la responsabilité de ce choix, dont doivent dépendre cependant les manutentions qu'auront à faire l'expéditeur et le destinataire. C'est tout à fait anormal et inadmissible.

D'autre part, quand un tarif stipule formellement, comme le tarif G. V. n° 128 (V. n° 1060) ou le tarif P. V. n° 3 Ouest (V. n° 1105), que le transport aura lieu à découvert, l'expéditeur du moins est fixé : par sa demande de transport aux conditions du tarif spécial, il accepte cette clause, et le transport ultérieur exécuté à découvert devient son fait; tandis qu'ici, le chemin de fer, quoique n'étant tenu que de fournir des wagons découverts, peut fournir des wagons couverts : l'expéditeur reste ainsi jusqu'à la dernière minute dans l'incertitude sur le conditionnement qu'il devra donner à sa marchandise, les agrès dont il devra se munir, les manutentions qu'il aura à faire, la responsabilité qu'il devra encourir.

**1109.** On signalera à l'attention une condition particulière du tarif P. V. n° 2 Est, d'après laquelle les « échantillons de marchandises désignées » dans ledit tarif, « expédiés à grande vitesse », sont « exempts de taxes jusqu'à concurrence de 1 kilogramme et assujettis seulement aux droits d'enregistrement et de timbre, soit 45 centimes ».

Cette condition particulière du tarif P. V. n° 2 constitue un véritable tarif de *grande vitesse* applicable aux échantillons des diverses mar-



chandises reprises dans ledit tarif P. V. n° 2 ; mais à défaut de toute stipulation de prix ou de charges en tenant lieu, il ne saurait y avoir, à proprement parler, de contrat de transport, puisque l'élément de prix est essentiellement nécessaire à son existence (V. n° 1) ; dès lors, on se trouve en présence d'un « contrat innommé, à titre gratuit, régi par les principes généraux des obligations » (1).

1110. On mentionnera également, comme exemple typique de tarif concerté entre compagnies de chemins de fer et de navigation, le chapitre I du tarif P. V. n° 202.

Ce chapitre, commun aux chemins de fer du Midi et à la Compagnie de navigation mixte, s'applique aux transports de céréales entre certains ports d'Algérie ou de Tunisie et certaines gares du réseau du Midi, *via* Cette ou Port-Vendres.

Les prix comprennent : les frais de chargement, de déchargement et de gare sur les chemins de fer du Midi ; les frais d'embarquement ou de débarquement à Cette ou à Port-Vendres ; les frais de gabarage, s'il y a lieu, ou de camionnage du navire à la gare ou inversement, et de traction sur la voie des quais (à Port-Vendres) ; enfin les frais d'embarquement ou de débarquement à quai ou sous palan, dans les ports de l'Algérie et de la Tunisie. Mais ils ne comprennent ni les droits et impôts fiscaux (douanes, statistique, etc...) ni les opérations et formalités nécessitées par leur perception.

Bien que ce tarif soit en principe commun aux deux seules compagnies qui ont été indiquées plus haut, « toutes les entreprises de navigation françaises » peuvent en réclamer le bénéfice, concurremment avec la Compagnie de navigation mixte : il suffit pour cela qu'elles en fassent la demande à la compagnie du Midi, en s'engageant en outre à « se conformer strictement, en ce qui concerne le transport maritime, aux prix, clauses et conditions acceptées à ce sujet » par ladite Compagnie de navigation mixte, tels d'ailleurs qu'ils résultent du tarif lui-même.

Cette disposition est une sorte de clause de style, qui figure dans la plupart des tarifs analogues : « L'homologation des tarifs communs avec un service de navigation ou de voitures », dit M. Colson, « comprend l'approbation des avantages spéciaux faits à ce service, exigée par l'article 53 (2). Cependant, il est d'usage d'insérer dans tous les tarifs où la navigation maritime est intéressée une clause autorisant

(1) JOSSERAND, *op. cit.* (*supra*, 203, p. 119, note 1), nos 103 et 104.

(2) Il s'agit de l'article 53 du cahier des charges (Voir n° 1211, 3°, le texte de cet article).

à y participer de plein droit toutes les entreprises françaises de navigation qui en acceptent les conditions. Les entreprises étrangères, au contraire, ne peuvent en obtenir le bénéfice que moyennant une homologation spéciale à chacune d'elles (1). »

*Eau de mer, sel gemme, sel marin.* — Tarifs P. V. nos 4, 104, etc.

1111. La condition de tonnage est l'une des plus remarquables parmi celles figurant dans les tarifs applicables à ces sortes de marchandises.

C'est ainsi qu'il y a des prix applicables « par expédition de 100 tonnes au minimum » (P. V. n° 4 Et) ou « par groupe de wagons chargés à leur capacité totale et formant une expédition d'au moins 100 tonnes » (P. V. n° 4 E) ou même « d'au moins 300 tonnes » (P. V. n° 104, chap. VI, E-N).

Les allongements de délais, ordinairement égaux à ceux prévus par l'article 4 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse (*supra*, n° 885), sont quelquefois inférieurs (v. g. 2 jours : tarif P. V. n° 4 G. C), mais plus souvent supérieurs (v. g. 8 jours : tarif P. V. n° 104, chap. I, 3, 5, etc. ; 10 jours : même tarif, chap. 7).

1112. On appellera l'attention du lecteur sur une clause du tarif P. V. n° 4 Orléans, applicable au sel, qui est ainsi conçue :

« Les wagons doivent être plombés à la gare de départ pour être remis en cet état à la gare d'arrivée entre les mains du destinataire.

« La responsabilité à encourir par la compagnie se borne à la remise, aux mains du destinataire, du wagon muni des plombs apposés au départ par les soins de l'expéditeur. »

Malgré son caractère rigoureux, cette clause ne saurait faire échec aux principes auxquels aboutissent les considérations développées nos 1072 et 1073.

1113. A remarquer également la disposition suivante du tarif P. V. n° 404 commun à la Compagnie de l'Est et aux chemins de fer belges :

« L'application du présent tarif reste, d'ailleurs, soumise aux stipulations du Règlement uniforme pour le transport international des marchandises par chemin de fer, et, en tout ce qui n'est pas contraire

(1) C. COLSON, *op. cit.*, (*supra*, 330, p. 217, note 3), 3<sup>e</sup> édition, p. 631.

aux dispositions de ce règlement, aux conditions des tarifs intérieurs de chaque administration. »

Le « Règlement uniforme pour le transport international des marchandises par chemin de fer » n'est pas, comme on pourrait le croire, un document réglementaire homologué, comparable aux conditions générales d'application des tarifs généraux ou spéciaux : on verra, n° 1299 et suivants, que c'est une convention internationale, dite « convention de Berne », rendue exécutoire en France par une loi, et qui, lorsque les conditions exigées pour son application sont remplies, domine toute autre réglementation. La clause ci-dessus (et il en est de même de celles identiques qu'on pourrait trouver dans des tarifs internationaux) indique, par la manière dont elle est libellée, que le tarif P. V. n° 404 ne doit s'appliquer qu'aux transports soumis au régime de la convention de Berne.

*Betteraves, sucres, mélasse, dextrine, glucoses et sirops. — Tarifs P. V. nos 5, 105, etc.*

1114. On trouve dans le tarif P. V. n° 5 Orléans, chap. II, § 7, applicable aux transports de betteraves, une clause, relative à la manutention, qu'on aurait pu déjà relever dans d'autres tarifs, mais qui sera analysée ici, parce qu'elle s'y présente avec toute la clarté désirable sur certains points.

D'après ce paragraphe, les betteraves « par wagon chargé d'au moins 8 000 kilos, ou payant pour ce poids, peuvent bénéficier entre deux gares quelconques du réseau d'Orléans, des prix suivants :

« Barème H, avec minimum de 90 centimes par tonne et maximum de 2 francs par tonne, frais de gare compris, jusqu'à 100 kilomètres ; au delà, 2 centimes par tonne et par kilomètre, frais de gare compris, le chargement et le déchargement étant effectués par les expéditeurs et les destinataires ».

Jusqu'ici rien d'extraordinaire, si ce n'est peut-être la forme du barème, qui présente un palier de 2 francs du vingt et unième au centième kilomètre. Quoi qu'il en soit, le prix à percevoir serait, de Périgueux à Juvisy, par exemple, gares distantes de 480 kilomètres :

Pour les 100 premiers kilomètres . . . . .	2 fr.
Pour les 380 kilomètres suivants, $380 \times 0^f 02$ . . . . .	7 <sup>f</sup> 60
Ensemble . . . . .	9 <sup>f</sup> 60

par tonne, frais de gare compris, au lieu de 11<sup>f</sup> 60 que donnerait l'application du chapitre I<sup>er</sup> du même tarif.

Mais voici la condition mise à l'application du prix réduit du chapitre II, § 7 :

« Les opérations de chargement ou de déchargement devront être terminées dans un délai de six heures compté, pour les expéditeurs, à partir de la mise à leur disposition des wagons, et pour les destinataires, à partir de la réception dûment constatée de l'avis de mise à disposition au destinataire ou à son représentant. Dans le cas où l'avis ne parviendrait pas six heures au moins avant la fermeture de la gare, le délai sera compté à partir de l'ouverture de la gare le lendemain matin.

« A défaut, par les expéditeurs et les destinataires de satisfaire aux obligations qui précèdent, la taxe du barème ci-dessus sera ramenée à celle du tarif ordinaire. »

La légalité d'une telle condition, si elle était discutée, ne pourrait se soutenir. Les délais qu'elle accorde à l'expéditeur et au destinataire, pour l'exécution du chargement et du déchargement, sont, en effet, plus courts que ceux résultant de l'arrêté sur les frais accessoires; il y a donc là contradiction formelle avec l'article 38 dudit arrêté (V. n° 320), qui permet seulement d'introduire dans les tarifs des « prix et conditions plus avantageux pour le public » que ceux qu'il a lui-même fixés.

En vain l'on essaierait de soutenir que la décision qui homologue un tarif peut infirmer en partie les dispositions de l'arrêté sur les prix accessoires. Outre qu'une décision homologative ne peut en principe infirmer un arrêté, il est bien certain que si le ministre tient du cahier des charges et de l'ordonnance de 1846 le droit de fixer la taxe qui sera perçue pour les opérations accessoires, et les conditions d'exigibilité de cette taxe, il ne peut la convertir en une taxe de transport. Or, en l'espèce, l'inobservation des délais de chargement ou de déchargement prévus par le § 7 du tarif spécial P. V. n° 5 Orléans entraîne l'application à l'expédition des prix « du tarif ordinaire » au lieu de ceux dudit paragraphe 7, ce qui est complètement inadmissible : l'inobservation d'un délai de chargement ou de déchargement peut rendre exigible une taxe de stationnement, mais non modifier les conditions du contrat de transport, parmi lesquelles le prix est évidemment l'une des principales.

On pourrait peut-être essayer de soutenir aussi que la clause relative au chargement et au déchargement rapide des wagons est une simple condition d'application du tarif, laquelle, n'étant pas remplie, entraîne par conséquent l'inapplicabilité du tarif lui-même. Cet argument ne serait pas meilleur que le précédent : les tarifs peuvent bien imposer à l'expéditeur des conditions de tonnage, d'emballage, de délai de transport, etc..., mais les opérations accessoires leur échappent totale-

ment, et ils ne sauraient, à cet égard, excéder ou modifier les règles tracées par les arrêtés ministériels y relatifs, pris en vertu de l'article 51 du cahier des charges (*supra*, n° 310).

1115. Les tarifs applicables au sucre comportent souvent une clause imposant aux expéditeurs le plombage et le bâchage. Celle du tarif P. V. n° 5 Nord, chapitre III, est ainsi conçue :

« Plombage et bâchage. — 1° Les cadres, cages, caisses, fûts, harasses ou sacs contenant des déchets de sucre, des sucres candis, cassés, cristallisés, en poudre, raffinés et sciés, dont le chargement est effectué par la compagnie, doivent être plombés ou cachetés par les expéditeurs. Chaque cadre, cage ou harasse doit, en outre, être recouvert d'une bâche par les soins de l'expéditeur;

« 2° Les wagons complets chargés par les expéditeurs, conformément aux articles 1 et 2 du présent chapitre, doivent être plombés ou cachetés par eux après avoir été, s'il y a lieu, bâchés par leurs soins au moyen de bâches fournies par la compagnie. »

Cette clause, à l'inverse de celle relative à la manutention, dont il a été parlé plus haut, est d'une incontestable légalité, du moins en ce qui concerne les opérations qu'elle met à la charge des expéditeurs.

1116. Le même tarif P. V. n° 5 Nord fournit, en son chapitre premier, un exemple de prix de transport calculés non sur le poids de la marchandise, ainsi que le prévoit le cahier des charges, ni d'après la superficie du wagon employé, comme on l'a vu dans certains tarifs (V. n° 1029), mais d'après la *capacité* de ce wagon.

Ces prix sont applicables aux expéditions de betteraves « par wagon, quel que soit le poids chargé ».

Le calcul de la taxe se fait par mètre cube et par kilomètre, la capacité étant « évaluée en mètres cubes, en multipliant la superficie du wagon par la hauteur des caisses et en arrondissant au mètre supérieur les fractions d'un demi-mètre cube et au-dessus, et en négligeant les fractions inférieures au demi-mètre cube ».

La manutention des expéditions auxquelles ce mode de taxation s'applique est à la charge des expéditeurs et destinataires. Quant aux frais de gare, ils sont perçus, eux aussi, d'après la capacité, à raison de 28 centimes et demi par mètre cube, ce qui suppose à la marchandise, pour ne pas dépasser les prix fixés par l'arrêté sur les frais accessoires, un poids moyen de 712<sup>kg</sup> 50 au moins(1).

(1) Les frais de gare étant en effet fixés par l'arrêté à 40 centimes par tonne pour les expéditions par wagon complet (V. n° 341), on a la proportion :

$$0^r 40 : 0^r 285 :: 1.000 \text{ kg} : 712 \text{ kg} 50.$$

1117. On trouve en outre dans le tarif P. V. n° 5 Nord, chapitre I<sup>er</sup>, des prix spéciaux, toujours au mètre cube, pour les expéditions remises par train complet d'au moins 10 wagons de 20 tonnes. Il est même accordé une bonification aux expéditeurs qui réunissent en une seule expédition, pour une même gare, des rames de plus de 10 wagons de 20 tonnes; cette prime est fixée à autant de fois 1 centime par mètre cube qu'il y a, dans la rame, de wagons de 20 tonnes en plus de 10.

Les conditions de perception et d'application de ces divers prix donneraient lieu à de fort intéressantes remarques, qui ne peuvent trouver place ici, vu la longueur des développements dans lesquels il serait nécessaire d'entrer.

*Boissons.* — Tarifs P. V. n°s 6, 106, etc.

1118. Les tarifs spéciaux P. V. n°s 6, 106, etc., reprennent : les alcools, liqueurs et boissons spiritueuses; les bières, cidres, poirés, vins, vinaigres; les eaux minérales; la glace.

Leurs principales conditions sont celles de tonnage et de conditionnement : en bouteilles (emballées ou non), en fûts, en wagons-réservoirs (V. n° 1204 et suivants).

1119. En ce qui concerne la glace, les tarifs des divers réseaux stipulent ordinairement que la taxe sera calculée sur le poids constaté au départ; ils ajoutent presque toujours qu'il n'est imposé à cette marchandise aucun allongement des délais ordinaires de petite vitesse.

Le tarif P. V. n° 6 Ouest prévoit même que le transport aura lieu dans les délais réduits applicables aux denrées en vertu du tarif P. V. n° 3 du même réseau.

Par contre on peut citer, à titre de curiosité, le tarif P. V. n° 406 chapitre 3 (Midi, Madrid-Saragosse-Alicante), paragraphe II, qui accorde aux compagnies participantes, pour le transport de la glace de Toulouse à Barcelone (421 kilomètres), un délai supplémentaire de dix jours, ce qui porte le délai total à plus de quinze jours. Ce tarif a même soin d'ajouter : « Les compagnies ne sont pas responsables de la fonte, quelle qu'elle soit, qui s'opère pendant la durée du trajet et pendant le séjour dans les gares. »

Cette dernière disposition n'a évidemment pas plus de valeur que toute autre clause de non-responsabilité (V. n° 94), mais, d'autre part, la glace étant sujette à fondre rapidement, même si elle est

transportée avec les soins ordinairement dus à des marchandises quelconques, les transports de glace dans les conditions de délai prévues au tarif peuvent, sauf par temps exceptionnellement froid, ou sous un conditionnement tout à fait spécial, être considérés comme impossibles.

1120. On citera, comme étant également très curieuse, mais à d'autres points de vue, une clause du tarif P. V. n° 6 Paris-Lyon-Méditerranée qui est ainsi conçue :

« Les vins à destination des gares de Paris-Bercy ou Conflans-Bercy, qui auront effectué sur le réseau P.-L.-M. un parcours d'*au moins 100 kilomètres*, sont exonérés, sur la demande expresse de l'expéditeur ou du destinataire, des droits de magasinage dans ces gares pendant *un délai de trente jours*.

« La compagnie se réserve de réduire la durée du magasinage gratuit, et même de le supprimer, suivant les besoins du service, sur un simple avis affiché dans la gare intéressée et notifié au commissaire de surveillance vingt-quatre heures à l'avance avec rapport justificatif à l'appui. Quand la gratuité sera rétablie, après avoir été supprimée, le public et l'Administration supérieure en seront informés par un avis affiché dans la gare et notifié au commissaire de surveillance dans la forme indiquée ci-dessus.

« Les vins qui se trouveront en dépôt au moment de l'affichage d'un avis portant suppression de la gratuité ne seront soumis aux droits de magasinage que quarante-huit heures après avis spécial adressé aux destinataires.

« La gratuité du magasinage n'est pas accordée aux vins adressés en douane à Paris-Bercy.

« Les fûts resteront déposés dans les gares à couvert ou à découvert, sur les emplacements désignés par le chef de gare.

« La compagnie décline d'ailleurs toute responsabilité pour les déchets ou avaries de quelque nature qu'ils soient qui se produiraient pendant le séjour gratuit dans les gares précitées, ainsi que celles des risques d'incendie, qu'ils proviennent du feu du ciel ou de toute autre cause, à moins d'une faute lourde, assimilable au dol, de la compagnie ou de ses préposés. »

A peine est-il besoin de faire remarquer que le dernier alinéa ne peut recevoir une application rigoureuse (V. n° 994), et que, d'ailleurs, si le destinataire n'a pas effectivement pris livraison de la marchandise, le contrat de transport n'ayant pas encore pris fin, la compagnie ne cesse pas d'être responsable de la garde et de la conservation des objets qui lui ont été confiés (V. n° 383).

*Combustibles minéraux* (Tarifs P. V. nos 7, 107, etc.) *et végétaux*  
(Tarifs P. V. nos 8, 108, etc.).

1121. Par combustibles minéraux, les tarifs entendent l'anhracite, la houille, le lignite, la tourbe, et les produits similaires, ainsi que leurs composés ou dérivés; par combustibles végétaux, le bois à brûler, le charbon de bois, la tannée, les mottes à brûler, etc.

Toutes ces marchandises donnent lieu à d'importants transports, mais la houille et le coke fournissent surtout un trafic des plus considérables, dû à l'énormité de la consommation, à la concurrence que se font les divers centres de production, et aux faibles risques d'avarie ou de perte.

1122. Le tarif P. V. n° 7 de la compagnie du Nord est particulièrement intéressant à étudier à cause de ses nombreux prix fermes et des réductions qu'il comporte suivant les divers cas qui se présentent. Pour en donner une idée, on citera, à titre d'exemple, l'article III des conditions d'application du livret spécial n° 1 dudit tarif; en vertu de ces conditions les prix du barème spécial du livret n° 1 sont réduits de 40 % pour les transports à l'exportation; en outre sont, à ce point de vue, « considérés comme exportés, les houilles cokes et agglomérés de houille ou de lignite français destinés à être consommés :

« 1° *En mer* par les navires à vapeur, les remorqueurs et sur les bateaux de pêche;

« 2° *En Seine* par les bateaux qui font le service en aval de Rouen et entre les deux rives de la Seine à Rouen;

« 3° Par les *dragues suceuses* et en général les *engins* employés dans les ports, en mer ou à l'embouchure des fleuves et rivières, soit à l'entretien, soit à l'augmentation des profondeurs d'eau nécessaires à la navigation; par les *machines*, quelles qu'elles soient, utilisées dans les ateliers et les chantiers de construction et de réparation de la Marine et des Travaux publics. »

1123. On rencontre souvent, dans les tarifs applicables aux combustibles minéraux, une clause analogue à celle dont les dispositions ont été critiquées n° 1114, mais dans certains cas cette clause revêt une forme qui lui enlève tout caractère d'illégalité.

Ainsi le tarif P. V. n° 107, chapitre 5 (N-2-C), paragraphe III, accorde une prime de 40 centimes par tonne, pendant la période du 1<sup>er</sup> septembre au 1<sup>er</sup> mars, aux destinataires qui effectuent le déchar-



gement, en gare de Belleville-Villette et de Charonne, « directement de wagon à voiture, sur les voies de débord, à découvert », et dans un délai de six heures.

La critique formulée n° 1114 ne saurait s'appliquer à ce cas, parce que l'abrégement du délai de déchargement correspond à une prime spéciale et que l'inobservation de ce délai réduit n'a d'autre conséquence que de priver le destinataire du bénéfice de cette prime, sans affecter en rien le prix du transport lui-même.

*Bois de construction, etc. — Tarifs P. V. n°s 9, 109, etc.*

1124. Les tarifs spéciaux P. V. n°s 9, 109, etc., comprennent, outre les bois de construction proprement dits, tous les bois et articles en bois autres que ceux destinés à être brûlés : bois de charonnage, de sabotage, de menuiserie, d'ébénisterie, perches, poteaux, bardeaux et jusqu'aux baguettes noires ou dorées chimiquement (P. V. n° 9 E et O).

Ces tarifs ne contiennent ordinairement que des clauses semblables à celles dont il a été déjà parlé : tonnage, conditionnement, transport à découvert. Les bois se présentant, en outre, souvent, sous la forme de masses indivisibles de fort poids ou de grande longueur, les tarifs n°s 9, 109 etc., renvoient généralement, à ce sujet, au chapitre premier des tarifs P. V. n°s 29 et 129 (V. n° 863).

1125. On signalera seulement la clause suivante du tarif P. V. n° 9 Midi : « La compagnie accepte la marchandise au poids et décline toute responsabilité quant au nombre de pièces dont peuvent se composer les expéditions; toutefois, sur la demande des expéditeurs, la Compagnie accepte la marchandise au nombre, moyennant la taxe de comptage prévue à l'article 53 des tarifs généraux de petite vitesse, avec maximum de 50 centimes par tonne pour chaque opération de comptage au départ et à l'arrivée. »

Pour l'interprétation de cette clause on ne peut que rappeler les observations présentées n° 793 : la compagnie accepte la marchandise présentée et non une autre; elle est tenue de rendre les mêmes objets; conformes par conséquent, en poids et en nombre, à ce qu'elle a reçu. L'article 103 du Code de commerce ne permettant pas que le voiturier supprime ou seulement atténue sa responsabilité, la clause ci-dessus se trouve ainsi à peu près dénuée d'effet : quand même la compagnie prétendrait n'avoir accepté la marchandise qu'au poids, elle n'en serait pas moins responsable du manquant, s'il était

établi, par la vérification du nombre ou de toute autre manière, qu'elle ne représente pas au destinataire la totalité de ce qu'elle a reçu de l'expéditeur.

Quant à la taxe de comptage elle ne saurait sans illégalité dépasser le taux fixé par l'arrêté sur les frais accessoires (V. nos 332 et suivants).

*Chaux, ciments et plâtres* (Tarifs P. V. nos 10, 110, etc.); *Matériaux de construction* (Tarifs P. V. nos 11, 111, etc.); *Pierres et terres servant aux arts et métiers* (Tarifs P. V. nos 12, 112, etc.); *Minerais* (Tarifs P. V. nos 13, 113, etc.).

1126. Les tarifs applicables à ces sortes de marchandises ne donnent lieu à aucune observation qui n'ait été déjà formulée.

Des exemples ont été pris dans ces tarifs nos 307 (P. V. n° 12), 902 (P. V. n° 11) et 925 (P. V. n° 110).

*Produits métallurgiques.* — Tarifs P. V. nos 14, 114, etc.

1127. La nomenclature des produits métallurgiques repris par les tarifs spéciaux P. V. nos 14, 114, etc., est ordinairement très abondante et très divisée. Le tarif P. V. n° 14 Est, par exemple, ne comporte pas moins de 426 dénominations, qui se subdivisent même quelquefois dans ses divers paragraphes.

Cela tient à la nature très variable des marchandises dont il s'agit, aux risques plus ou moins grands, aux conditions plus ou moins difficiles, que présente leur transport.

On en aura une idée à la simple lecture des titres que portent les paragraphes ci-après indiqués du tarif P. V. n° 114, chapitre 38 (O-Or) :

§ VI. — Fer-blanc en feuilles en caisses; fer-blanc imprimé en caisses; tôle d'acier ou de fer non ouvrée, en caisses ou en châssis.

§ VII. — Ferrailles.

§ VIII. — Machines agricoles non dénommées.

§ IX. — Plaques de blindage.

§ X. — Plomb brut.

§ XI. — Plomb en saumons.

§ XII. — Rognures de fer-blanc.

§ XIII. — Tuyaux en fonte.

Il est évident que ces marchandises se présentent au transport dans des conditions très différentes.

**1128.** Indépendamment des clauses relatives au tonnage, au conditionnement, à la manutention, etc., clauses dont il a été parlé précédemment, les tarifs applicables aux objets en fonte contiennent ordinairement une disposition spéciale ainsi conçue :

« Retour des objets en fonte reconnus brisés à l'arrivée. — La compagnie prend à sa charge, moyennant le paiement des seuls frais d'enregistrement et de timbre du récépissé, le retour au point de départ des objets en fonte d'acier ou de fer moulée et des objets émaillés reconnus brisés à l'arrivée pour lesquels les expéditeurs prendront à leur charge le remplacement et les conséquences du retard à la livraison provenant de ce remplacement; en ce cas, la compagnie rembourse, en outre, aux ayants droit, la taxe afférente au poids des objets reconnus brisés à l'arrivée.

« Les ayants droit ont la faculté, après constatation des avaries, d'opter entre les dispositions qui font l'objet du précédent paragraphe et le régime de droit commun. »

Cette clause a le caractère d'une véritable transaction dont les termes sont simplement arrêtés d'avance.

Les objets en fonte sont généralement fragiles et susceptibles de se briser sous des chocs même légers, de sorte que les avaries survenues en cours de route peuvent souvent être attribuées au vice propre. Mais l'article 103 du Code de commerce s'oppose à ce que le chemin de fer puisse d'avance restreindre sa responsabilité et en déterminer les limites; aussi la clause dont il s'agit ne peut-elle recevoir effet qu'après le transport, après que le destinataire s'est rendu compte de la nature des avaries, de leur importance et de leur cause probable.

S'il juge que ces avaries peuvent être attribuées au vice propre, ou si l'issue d'un procès à ce sujet lui paraît douteuse, il transige en acceptant le retour gratuit et le remboursement de la taxe afférente aux objets brisés : il lui appartient ensuite de s'entendre avec l'expéditeur pour leur remplacement. S'il juge au contraire que le chemin de fer ne pourra pas faire la preuve du vice propre, il réserve ses droits et ceux de l'expéditeur, suivant la forme ordinaire, en vue du procès qui pourra, par la suite, devenir nécessaire.

*Résines et bitumes, huiles minérales et combustibles liquides (Tarifs P. V. nos 15, 115, etc.); Corps gras et leurs dérivés (Tarifs P. V. nos 16, 116, etc.).*

**1129.** Les tarifs spéciaux P. V. nos 15, 115, etc., 16, 116, etc., reprennent un grand nombre de matières facilement inflammables

et combustibles. Dans les premiers on voit figurer l'alcool dénaturé, les résines, le goudron, le pétrole, la térébenthine, les essences minérales... ; dans les seconds les huiles proprement dites, comestibles ou non, et les graisses, animales ou végétales : suif, cire, savons...

Les précautions imposées aux matières dangereuses, étant évidemment indépendantes de la tarification, doivent être observées dans tous les cas conformément aux règlements y relatifs.

L'application des tarifs n<sup>os</sup> 15, 115, 16, 116, etc., n'offre pour le surplus rien de particulier.

1130. On mentionnera cependant la clause des tarifs P. V. n<sup>o</sup> 16 Orléans et Ouest aux termes de laquelle les transports de savons communs *en cadres* « ont lieu en wagons découverts », les cadres devant être « à parois pleines et recouverts de bâches imperméables fournies par l'expéditeur, convenablement tendues et disposées de manière à faciliter l'écoulement des eaux de pluie ».

Ainsi libellée la clause du transport « en wagons découverts » paraît des plus légitimes, et le bâchage est incontestablement à la charge de l'expéditeur, non pas qu'il constitue, comme l'affirme l'arrêt du 8 mars 1911 cité n<sup>o</sup> 903, « une des opérations du chargement », mais bien plutôt parce qu'il est comme une sorte de *conditionnement de la marchandise* exigé pour l'application du tarif: il y a lieu dès lors d'appliquer les règles précédemment exposées, à la fin du n<sup>o</sup> 1101.

*Matières tinctoriales* (Tarifs P. V. n<sup>os</sup> 17, 117, etc.); *Produits chimiques* (Tarifs P. V. n<sup>os</sup> 18, 118, etc.).

1131. Les tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 17, 117, etc., reprennent, d'une manière générale, toutes les couleurs et matières tinctoriales, tant végétales que minérales : bois et écorces pour la teinture, garance, noir de fumée, noix de galle, ocres, sumac, terres à couleurs...

Quant aux tarifs spéciaux P. V. n<sup>os</sup> 18, 118, etc., ils s'appliquent aux produits chimiques que leur utilisation industrielle n'a pas permis de placer sous un titre plus précis : acides, sels chimiques, éthers, gaz liquéfiés... Dans ces tarifs, figurent un certain nombre de marchandises qu'on trouvera également dans les tarifs P. V. n<sup>os</sup> 22, 122, etc. (Engrais); par exemple l'alabastrine, l'azotite de soude, le bisulfite de chaux, les cendres de plantes marines, le chlorhydrate de potasse : toutes ces matières sont, en effet, susceptibles d'être utilisées comme engrais.

*Papiers, cartons, et matières servant à la fabrication de ces produits.*  
— Tarifs P. V. nos 19, 119, etc.

**1132.** Les différentes sortes de papier et de carton, les chiffons, les vieux cordages, les pâtes à papier, les sacs en papier d'emballage, font l'objet des tarifs P. V. nos 19, 119, etc.

Ces tarifs sont en général muets sur la question du bâchage, mais l'un d'eux, le tarif spécial P. V. n° 19 Est, impose aux transports, par wagon complet, de papiers et de sacs en papier d'emballage, une clause qui mérite d'être citée :

« Les wagons seront plombés ou cachetés par les expéditeurs dans des conditions telles qu'aucune soustraction ne puisse être opérée sans rupture des plombs ou cachets. »

Cette clause donne lieu aux mêmes observations et conclusions que celle du tarif G. V. n° 114 dont on a parlé n° 1101, observations et conclusions qui n'ont que plus de force ici, puisqu'il ne s'agit pas des emballages appartenant à l'expéditeur, mais des wagons fournis par l'administration à laquelle ils doivent être remis plombés. Il est évident que cette administration est mieux à même que quiconque d'apprécier si les wagons ont été, eu égard à la manière dont ils sont construits (1), fermés dans des conditions répondant à la clause précitée; en conséquence, si elle les a acceptés sans protestation ni réserves, sa part de responsabilité, le cas échéant, n'en sera que plus grande.

*Tissus et textiles.* — Tarifs P. V. nos 20, 120, etc.

**1133.** Les tarifs spéciaux P. V. nos 20, 120, etc., s'appliquent aux « tissus et textiles » : chanvre, coton, laine, sparte, etc., et tissus formés de ces matières, depuis la draperie (P. V. n° 20 M, L, et P. V. n° 120) jusqu'aux ficelles et aux tapis.

Ils comprennent de nombreux prix fermes, quelquefois d'un caractère très particulier.

**1134.** On citera notamment les « prix exceptionnels n° 2 » du tarif spécial P. V. n° 20 Nord, qui sont applicables au départ d'un certain nombre de gares à destination d'un certain nombre d'autres gares, sans égard aux différentes distances qui les séparent.

(1) Voir, sous le n° 1072, la note 1 de la page 697.

Ainsi les fils de jute ou de phormium pour tissage bénéficient d'un prix de 20 francs par tonne pour les transports entre Armentières Auchy-lès-Hesdin, Bailleul, Comines, Cysoing, Haubourdin, etc., d'une part, et, d'autre part, Argenteuil, Le Bourget, Clères, Paris, Rouen, Saint-Ouen-les-Docks.

Ce prix et tous ceux qui figurent dans le même paragraphe du tarif spécial P. V. n° 20 Nord, paraissent être des prix de concurrence (V. n° 644). Ils sont d'ailleurs applicables d'office, sans autres conditions que celles des tarifs généraux de petite vitesse, à l'exception de quelques stipulations relatives à l'emballage : ce sont, au point de vue de l'exécution du transport, de véritables tarifs généraux.

1135. A noter également, dans le tarif spécial P. V. n° 20 Ouest, le prix du paragraphe 1<sup>er</sup> dont l'application comporte une clause de délai ainsi conçue :

« La rouennerie, les indiennes, les tissus de coton, remis à la gare de Rouen (R. G.) avant l'heure fixée pour la fermeture de la gare, sont expédiés le jour même par les trains qu'il convient à la compagnie d'employer, mais de façon à pouvoir être mis le lendemain matin, avant 7 heures, à la disposition des destinataires à la gare des Bati-gnolles. »

D'après le même tarif, pour les marchandises « prévues comme étant transportées en cadres », la tare des cadres n'est (jusqu'à certaines limites) pas comprise dans le calcul de la taxe, et le retour des cadres vides est effectué franco.

*Produits céramiques, verrerie.* — Tarifs P. V. n°s 21, 121, etc.

1136. La poterie, la faïence, la porcelaine, la verrerie, ne donnent lieu qu'à un trafic restreint : par suite les tarifs n°s 21, 121, etc., n'ont qu'un médiocre développement.

D'autre part, ces tarifs ne comportent ordinairement que la clause du minimum de tonnage et celle de la manutention par l'expéditeur et le destinataire.

*Amendements, engrais.* — Tarifs P. V. n°s 22, 122, etc.

1137. Les tarifs spéciaux P. V. n°s 22, 122, etc., intitulés « Amendements, engrais » offrent au contraire, au point de vue de leur applicabilité, un réel intérêt juridique, parce que la plupart des marchandises qui y sont reprises doivent, pour bénéficier des prix

réduits de ces tarifs, être *destinées* à l'usage d'amendement ou d'engrais, alors que leur utilisation ordinaire est souvent tout autre.

A ce sujet on a déjà vu, n° 816, *in fine*, que lorsqu'une marchandise est dénommée à la classification générale, elle ne doit être taxée comme engrais que si, ayant perdu « sa nature propre et ses qualités caractéristiques », elle n'est plus susceptible d'une autre utilisation (1).

La réciproque a été également consacrée par la Cour de cassation :

« Gauthié et Miribel ont fait remettre en gare de Bercy, pour leur être adressées à Vienne (Isère), aux conditions du tarif le plus réduit, quatorze expéditions déclarées les unes « sacs déchets de cornes, engrais », les autres « sacs engrais, déchets de cornes » ;

« Il est souverainement constaté en fait, par le jugement attaqué, que « la marchandise avait perdu tous les caractères de matière utilisable dans « l'industrie » ;

« En décidant, par suite, que les expéditions litigieuses devraient être taxées comme engrais non dénommés aux prix du tarif général 6<sup>e</sup> série, et non comme déchets de corne aux prix du même tarif 5<sup>e</sup> série, ledit jugement n'a ni violé ni faussement appliqué le texte visé au pourvoi (2). »

Le principe est donc constant : en cas d'application du tarif général ou lorsque le tarif spécial est muet sur les justifications à fournir en ce qui concerne la destination de la marchandise, il faut et il suffit, pour que celle-ci soit considérée et taxée comme engrais, qu'elle ait perdu « tous les caractères de matière utilisable dans l'industrie ».

Cette règle s'appliquera notamment aux tarifs spéciaux P. V. n° 22 de Ceinture de Paris et de Grande Ceinture, qui se contentent de faire suivre certaines désignations, des mots « pour engrais », et aussi aux marchandises, reprises dans les tarifs spéciaux P. V. n° 22 de l'Est et du Midi, pour lesquelles n'est stipulée aucune autre restriction que celle résultant du titre du tarif lui-même (v. g. boues, gadoues, marne, mottes de gazon).

**1138.** Mais la plupart des autres tarifs pour amendements et engrais contiennent une clause ainsi conçue :

« Les prix et conditions du présent tarif ne sont applicables qu'aux matières ou marchandises exclusivement destinées à l'amendement ou à l'engrais des terres et effectivement employées à cet usage (P. V. n° 22 [Et, N, Or, L] et P. V. n° 122). »

(1) Cass. civ. 2 janv. 1878, déjà cité n° 816. Voir aussi, p. 537, le renvoi n° 2 de la classification générale des marchandises.

(2) Cass. civ. 6 mars 1899 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Gauthié et Miribel).

Les tarifs spéciaux P. V. n° 22 de l'Est et du Midi ajoutent même, après la désignation de certaines marchandises, un renvoi aux termes duquel la compagnie pourra demander « la justification, par l'expéditeur ou le destinataire », qu'elles ont été « employées comme engrais ».

Ces clauses semblent autoriser les administrations à réclamer après coup, une fois le transport terminé, des justifications sur l'usage auquel ont été employées les marchandises déclarées engrais et taxées comme telles.

*Arbres et arbustes vivants, foins, fourrages, paille, etc.*  
Tarifs P. V. nos 23, 123, etc.

1139. Les plantes vivantes figurent explicitement ou peuvent être implicitement comprises dans la nomenclature des tarifs spéciaux G. V. nos 14, 114, etc., et P. V. nos 3, 103, etc., concernant les denrées et marchandises sujettes à prompt déterioration (V. n° 1090 et suiv.); elles sont également reprises dans les tarifs spéciaux P. V. n° 23 des divers réseaux, ainsi que dans les tarifs nos 123 et 323 (T-2 C) applicables aussi bien sur un seul réseau que sur plusieurs.

La seule remarque de quelque importance à faire à leur égard est que ces marchandises ne sont ordinairement assujetties, même dans les tarifs nos 23 et 123, à aucun allongement de délai en sus des délais ordinaires de petite vitesse.

1140. Les autres marchandises reprises dans les mêmes tarifs sont les foins et pailles en gerbes, en botte ou tressés. Beaucoup des barèmes qui leur sont applicables se calculent d'après la superficie des wagons employés au transport, dans des conditions semblables à celles dont on a parlé n° 1029.

1141. Une question fort intéressante pour ces sortes de marchandises est celle du transport à découvert et du bâchage éventuel des wagons. Non seulement en effet le transport à découvert peut généralement occasionner des avaries résultant des intempéries (1), mais dans certains cas, la plupart des fourrages étant facilement inflammables, certaines précautions sont nécessaires et même obligatoires. Il serait donc plus que jamais indispensable, en cas de litige à ce sujet, par exemple à la suite de l'incendie d'un wagon, de se reporter

---

(1) Voir notamment les deux arrêts cités n° 1061.



tant au texte du tarif appliqué qu'à celui du règlement sur le transport des matières dangereuses, dont une analyse sommaire sera donnée n° 1176 et suivants.

*Mobiliers, objets manufacturés, produits pharmaceutiques, etc. —*  
Tarifs P. V. n°s 24, 124, etc.

**1142.** Les tarifs spéciaux P. V. n°s 24, 124, etc., reprennent toute sorte d'objets fort disparates : mobiliers neufs ou usagés, articles de Paris (mercerie, bimbeloterie, maroquinerie, etc.), quelques produits pharmaceutiques ou plutôt d'herboristerie (racines, feuilles, fleurs de plantes médicinales), la droguerie, l'encre, le tabac manufacturé, les objets d'art...

Le seul point de ressemblance entre ces marchandises est qu'elles sont toutes de valeur assez grande. Aussi les prix des tarifs spéciaux qui leur sont applicables sont-ils en petit nombre et n'intéressent-ils le plus souvent que quelques relations seulement.

On citera les prix du tarif P. V. n° 224, chapitre 2 (E, Chemins allemands) applicables aux meubles en bois courbé, d'Eger (Hongrie) à Paris et vice versa; les prix du tarif P. V. n° 424 applicables à la réglisse, de Saragosse à Bordeaux, ou à la racine de chiendent, par wagon complet de 5 000 ou de 10 000 kilos, de Turin et de Milan aux ports de la Manche; les prix du paragraphe VI du tarif P. V. n° 24 Paris-Lyon-Méditerranée, exclusivement applicables aux déchets de tabac, de Genève et de Belfort à Marseille, sans réciprocité, et qui, au surplus, « ne peuvent être soudés à aucun autre ».

*Emballages vides (Tarifs P. V. n°s 25, 125, etc.) et emballages vides en retour (Tarifs G. V. n°s 16, 116, etc.; P. V. n°s 26, 126, etc.).*

**1143.** On distingue, au point de vue de la tarification, les « emballages vides », sans plus, des « emballages vides en retour », c'est-à-dire des emballages (paniers, caisses, bidons, fûts, etc.), qui, ayant voyagé par chemin de fer à l'état plein, ont à effectuer un second voyage, à vide, en sens inverse, dans le but de revenir à leur point de départ, ou encore, par extension, ceux qui sont envoyés neufs, à vide, en un point déterminé, pour en revenir pleins.

Aux premiers s'appliquent seulement les tarifs généraux ou les tarifs spéciaux P. V. n°s 25, 125, etc., qui n'offrent d'ailleurs rien de particulier; le seconds peuvent bénéficier des prix beaucoup plus avantageux des tarifs G. V. n°s 16, 116, etc., ou P. V. n°s 26, 126,

etc., et aussi d'une foule de clauses de retour éparses dans les divers tarifs spéciaux concernant les marchandises qui voyagent ordinairement sous emballage (V., par exemple, n° 1135).

1144. Dans ce dernier cas, la clause relative au retour des emballages fait corps avec le tarif appliqué, à l'aller, à la marchandise qu'ils ont contenue; il ne se forme ainsi qu'un seul contrat, mais comportant deux transports distincts : l'un qui doit avoir lieu immédiatement, l'autre dont l'exécution est subordonnée à la présentation ultérieure des emballages à l'enregistrement.

Le tarif spécial G. V. n° 14 Est, par exemple, après avoir fixé les prix applicables au transport du lait, ajoute :

« Les prix ci-dessus comprennent le retour à vide des récipients à lait ne pesant pas plus de 350 grammes par litre de contenance.

« Les récipients à lait pesant avec leur emballage plus de 350 grammes par litre de contenance, sont taxés, au retour, à vide, à raison de 5 centimes par tonne et par kilomètre, plus 1 franc par tonne pour la manutention, sur le poids brut reconnu, arrondi par 10 kilogrammes, sous déduction de 350 grammes par litre de contenance. »

L'expéditeur primitif a donc payé, au départ, le prix du transport de sa marchandise et le prix ou une partie du prix de transport applicable au retour des emballages : on ne saurait, par suite, considérer ce retour comme étant effectué gratuitement et à titre gracieux. La situation, à ce point de vue, est analogue à celle des transports de bagages en franchise, dont le prix se trouve en réalité compris dans celui du billet acheté par le voyageur.

1145. Mais les deux transports restent distincts. Ils doivent être envisagés séparément au point de vue de leur exécution et de la responsabilité qui en découle : une nouvelle déclaration d'expédition est nécessaire; un nouveau récépissé, dûment timbré, doit être délivré; un nouveau droit d'enregistrement perçu.

Spécialement on a dû calculer séparément le délai pour l'expédition primitive, et l'on calculera séparément le délai afférent au retour des emballages, lorsque ceux-ci seront présentés. Ce délai, sauf stipulation contraire, sera celui des tarifs généraux (V. n° 1148).

1146. Lorsque les emballages vides sont transportés en vertu de tarifs qui leur sont spécialement applicables (G. V. nos 16, 116, P. V. nos 26, 126, etc.), la situation juridique est analogue quoique se présentant sous une forme différente : il y a bien toujours un seul contrat comportant l'exécution de deux transports successifs.

Les transports dont il s'agit s'appliquent en effet, ordinairement, dans des conditions identiques à celles prévues par la clause ci-après du tarif P. V. n° 26 État :

« Aux emballages vides à retourner à la gare d'où ils sont partis à l'état plein ;

« Aux emballages vides à retourner sur un point autre que celui d'où ils sont partis à l'état plein, sans que le parcours à effectuer au retour soit supérieur au parcours effectué à l'aller : s'il en est autrement, l'expédition est taxée sur le parcours supplémentaire aux prix des tarifs ordinaires.

« Pour jouir du bénéfice du présent tarif, les expéditeurs devront fournir la preuve, lors de la remise aux gares qui font le renvoi des emballages vides, au moyen de la lettre originale ou du récépissé au destinataire ne remontant pas à plus de *six mois* de date, que les emballages ont réellement remfermé des marchandises transportées à l'aller par les chemins de fer de l'État.

« Ces dispositions sont également applicables, mais seulement par voie de détaxe, aux emballages ci-dessus désignés envoyés vides pour revenir pleins. Dans ce cas, la demande de détaxe devra être présentée à l'administration dans un délai de *six mois* compté à partir du jour de l'arrivée des emballages vides, et être appuyée de la production :

« 1° De la lettre de voiture originale ou du récépissé au destinataire de l'envoi à l'état plein ;

« 2° Soit du récépissé à l'expéditeur ou du duplicata de la lettre de voiture, soit du récépissé au destinataire ou de la lettre de voiture originale concernant l'envoi à l'état vide, selon que celui-ci aura été effectué en port payé ou en port dû. »

La rédaction de cette clause montre bien la corrélation nécessaire entre le transport à vide et le transport à l'état plein.

**1147.** Cette corrélation est rendue plus évidente encore par ce fait que certains tarifs ne sont applicables qu'aux emballages ayant servi ou devant servir à des marchandises dont le transport est taxé lui-même aux prix de certains tarifs déterminés.

Ainsi le tarif spécial commun G. V. n° 116 (T-2 C) n'est applicable qu'aux emballages ayant servi ou devant servir « au transport à grande vitesse des denrées taxées au prix des annexes n° 1 aux tarifs spéciaux communs G. V. nos 114 et 314 des denrées périssables ».

**1148.** Une remarque intéressante à faire est que la plupart des tarifs spéciaux G. V. nos 16 et 116 sont de véritables tarifs de petite

vitesse dont les délais de transport ne se calculent pas sur l'horaire des trains, mais bien par jour (V. n° 473).

« Le transport des emballages vides en retour » dit l'un d'eux (G. V. n° 16 Et) « sera effectué *sans délai déterminé*; toutefois les délais ne pourront dépasser, en ce qui concerne le parcours sur le réseau de l'État, ceux fixés par le tarif spécial P. V. n° 26 pour les emballages vides retournés gratuitement en petite vitesse, et huit jours lorsque les expéditions auront lieu en grande vitesse. »

On voit que dans l'un et l'autre cas, le délai, bien déterminé, quoi qu'en dise ce texte, est un délai de petite vitesse.

La distinction caractéristique entre les tarifs dits G. V. et les tarifs dits P. V. pour emballages vides en retour, est donc surtout dans ce que les premiers ne sont en général applicables qu'aux emballages des marchandises ayant été ou devant être transportées à grande vitesse.

C'est une confirmation nouvelle de ce qui a été dit n° 1146.

1149. On citera enfin la clause suivante du tarif spécial P. V. n° 26 Paris-Lyon-Méditerranée :

« La compagnie se réserve expressément le droit d'entreposer à découvert dans les gares de départ et d'arrivée et de transporter en wagons découverts et non bâchés les emballages désignés au présent tarif, sauf les bobines ou fuseaux non dénommés, les broches, les sacs en toile, les thibaudes et toiles d'emballage.

« Si les expéditeurs désirent que leurs emballages soient bâchés, ils doivent en faire la demande sur leur déclaration d'expédition. En pareil cas, il leur est fourni un wagon découvert et une bâche, moyennant la perception d'un supplément de 50 centimes par 1000 kilogrammes, avec minimum de 2 francs par bâche, quelle que soit la distance à parcourir.

« S'ils le préfèrent, ils ont la faculté de fournir les bâches. Dans ce cas, il est perçu pour le bâchage et le débâchage un supplément de 25 centimes par 1000 kilogrammes, quelle que soit la distance à parcourir, avec minimum de 1 franc par bâche. Les bâches fournies par les expéditeurs doivent porter d'une manière très apparente le nom du propriétaire et celui de la gare où elles doivent être renvoyées. La réexpédition de ces bâches au point de départ donne lieu à une perception de 80 centimes pour l'enregistrement et le timbre du récépissé. »

Certains des emballages auxquels s'appliquent ces dispositions (les *boîtes en fer-blanc*, en vrac; les *cages montées* ayant servi au transport des volailles taxées au prix du paragraphe III du tarif

spécial P. V. n° 1; les *bouteilles vides* ayant contenu des eaux minérales) doivent, d'après le tarif, être chargés par l'expéditeur : voilà bien la preuve que, contrairement à la jurisprudence examinée n° 903, le bâchage ne saurait être toujours considéré comme une des opérations du chargement, puisque même quand celui-ci aura été fait par l'expéditeur, et même quand une bâche aura été fournie par lui, le bâchage sera effectué par la compagnie.

*Dépouilles d'animaux et produits accessoires.* — Tarifs P. V.  
n°s 27, 127, etc.

1150. Ces tarifs, d'ailleurs peu développés, ne donnent lieu à aucune remarque particulière, sinon qu'un grand nombre des marchandises auxquelles ils sont susceptibles de s'appliquer, sont des matières infectes, astreintes par conséquent à la réglementation spéciale dont il sera parlé n° 1185.

1151. On signalera toutefois à l'attention le paragraphe 15 du tarif spécial P. V. n° 27 Orléans, applicable aux « peaux non dénommées, mégissées ou tannées, non teintées, *expédiées en retour* après dégraissage ».

Ce paragraphe, à l'instar des tarifs pour emballages vides en retour, subordonne l'application de ses prix à un premier voyage de la marchandise : celle-ci, pour bénéficier des réductions qu'il comporte, doit être présentée en même temps que la lettre de voiture afférente au transport primitif.

---



## QUATRIÈME PARTIE

### RÈGLEMENTATIONS SPÉCIALES

---

1152. Division du sujet.

1152. Les deux chapitres dont se compose la présente partie traitent de sujets dont le caractère juridique est très différent.

Dans le premier, seront sommairement exposées les réglementations spéciales concernant certains transports ou services accessoires auxquels s'appliquent, en principe, les règles et tarifs qui ont fait l'objet des chapitres précédents.

Ce sont, dans l'ordre de l'étude qui va suivre :

SECTION I<sup>re</sup>. — Les transports bénéficiant d'avantages spéciaux en vertu du cahier des charges.

SECTION II. — Les transports de matières dangereuses.

SECTION III. — Les embranchements particuliers et autres analogues.

SECTION IV. — Les transports de marchandises en wagons appartenant à des particuliers.

SECTION V. — Les services extérieurs (factage et camionnage, services de correspondance et de réexpédition, bureaux de ville).

Dans le deuxième chapitre il sera traité successivement des colis postaux et des transports internationaux, deux catégories d'expéditions qui sont soumises à des lois spéciales, et auxquelles ne peuvent en conséquence être appliquées les règles ordinaires qu'à titre exceptionnel, en vertu de prescriptions explicites ou sous-entendues de ces lois.

---

## CHAPITRE PREMIER

### TRANSPORTS ET SERVICES AUXQUELS S'APPLIQUENT, EN PRINCIPE, LES RÈGLES ORDINAIRES

---

#### SECTION PREMIÈRE

#### *Transports bénéficiant d'avantages spéciaux en vertu des cahiers des charges.*

1153. Énumération de ces transports.

1153. Les cahiers des charges des concessions de chemins de fer contiennent ordinairement des stipulations en faveur des transports des services publics ci-après :

- 1<sup>o</sup> Fonctionnaires chargés de la surveillance du chemin de fer;
- 2<sup>o</sup> Militaires et marins;
- 3<sup>o</sup> Administration pénitentiaire;
- 4<sup>o</sup> Administration des postes.

Sans entrer dans beaucoup de détails à ce sujet il est nécessaire de donner un aperçu de ces dispositions, et de les étudier, au moins d'une manière sommaire, au point de vue de leur application pratique.

#### § 1. — Fonctionnaires chargés de la surveillance.

1154. Dispositions du cahier des charges relatives aux agents du contrôle, ainsi qu'à certains agents des contributions indirectes et des douanes. — 1155. Étendue du droit de circulation de ces agents. — 1156. Sa limitation par leurs chefs hiérarchiques. — 1157. Le transport en vertu du droit de circulation est assimilable aux transports effectués en vertu d'un contrat. — 1158. L'agent qui use de son droit de circulation peut emporter des bagages, pour son service, comme un voyageur ordinaire. — 1159. De même se faire indemniser en cas de perte ou d'avarie. — 1160. En cas de retard. — 1161. En cas d'accident.

1154. L'article 55 du modèle de cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt général est ainsi conçu :

« Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle



et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

« La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt. »

Un texte identique fait l'objet de l'article 53 du modèle de cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local; l'article 35 du modèle pour les tramways reproduit le premier paragraphe seulement des dispositions ci-dessus.

**1155.** L'interprétation de ce texte ne comporte en elle-même, aucune difficulté : tout fonctionnaire spécialement attaché au contrôle d'une voie ferrée, tout fonctionnaire des contributions indirectes ou des douanes investi, même temporairement, d'une mission de surveillance sur le chemin de fer « dans l'intérêt de la perception de l'impôt », a, sur simple justification de ses qualités, droit au transport gratuit dans les voitures de la compagnie.

**1156.** Dans la pratique, afin d'éviter, d'une part, toutes difficultés avec les agents du chemin de fer et d'empêcher, d'autre part, les agents de surveillance de sortir sans motif de leur circonscription, il leur est délivré, par les soins du ministère auquel ils appartiennent, des cartes de circulation ou des titres de transport valables dans certaines conditions d'utilisation, de parcours et de classe, qui y sont indiquées.

Ce mode de procéder ne peut évidemment porter aucune atteinte aux droits de ces fonctionnaires, tels qu'ils résultent du cahier des charges et des lois en vigueur; la restriction apportée à ces droits est une mesure purement administrative; elle ne peut lier l'administration supérieure vis-à-vis des concessionnaires (1) et ceux-ci n'ont en aucun cas le droit d'exiger d'un agent du contrôle, sur une ligne où il a, en vertu de la loi, droit de circulation, le paiement du prix de sa place : ils ne peuvent que signaler cet agent à ses chefs hiérarchiques, qui prendront contre lui, s'il y a lieu, telles mesures qu'ils jugeront à propos.

**1157.** De ce que certains fonctionnaires tiennent du cahier des charges le droit de circulation sur le chemin de fer, il s'ensuit que, lorsqu'ils usent de ce droit, leur voyage, quoique ne donnant ouver-

---

(1) *Sic* Circ. min. 21 janv. 1853, concernant les commissaires de surveillance administrative.

ture à aucune perception au profit de la compagnie, n'en a pas moins le caractère contractuel, avec tous les droits et prérogatives attachés à un contrat de transport ordinaire.

1158. Le droit d'emporter des bagages ne leur est même pas contesté, à charge par eux de faire enregistrer leurs colis et de payer la taxe, s'il y a lieu, comme tout autre voyageur. Il ne faudrait cependant pas considérer ce droit comme absolu et illimité : il ne doit s'appliquer qu'aux bagages nécessaires au fonctionnaire pour l'accomplissement de sa tournée.

1159. Il est certain encore qu'un fonctionnaire, quoique circulant librement et gratuitement sur le chemin de fer, a droit à indemnité, en cas de perte ou d'avarie de ses bagages, dans les mêmes conditions et suivant les mêmes règles que tout autre voyageur.

1160. De même, en cas de retard de train, de fausse direction donnée à ses colis, etc., il pourra réclamer la réparation du préjudice que ces événements lui auront causé, absolument comme s'il était un voyageur à plein tarif.

1161. A fortiori en cas d'accident à sa personne, puisque, ainsi qu'on l'a vu n° 80, le principe de la responsabilité peut trouver sa source dans les articles 1382 et suivants du Code civil, et ne nécessite point, par conséquent, la passation préalable d'un contrat.

## § 2. — Militaires et marins.

1162. Dispositions du cahier des charges concernant les militaires et marins. — 1163. Le tarif militaire ne doit être accordé que conformément aux prescriptions de l'arrêté ministériel y relatif. — 1164. Personnel admis à bénéficier de ce tarif. — 1165. Principales règles prescrites par l'arrêté ministériel. — 1166. Observation sur le cas de la délivrance indue d'un billet au tarif réduit. — 1167. Le tarif militaire est fixé au quart du tarif du cahier des charges et non au quart du prix des tarifs d'application. — 1168. Rappel des dispositions des tarifs généraux concernant les bagages et les chevaux des « militaires ou marins ». — 1169. Indication sur le traité pour les transports militaires en temps de guerre et en temps de paix.

1162. L'article 54 du modèle de cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt général s'exprime ainsi :

« Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs

foyers, après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

« Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel, militaire ou naval, sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport. »

Sur la plupart des lignes d'intérêt local et sur les lignes algériennes la réduction est de moitié seulement; même, sur certaines, les militaires et les marins paient le plein tarif.

**1163.** Dans tous les cas, le bénéfice du tarif militaire ne doit être accordé que conformément aux prescriptions d'un arrêté pris à ce sujet par le ministre des travaux publics, « d'accord avec les ministres de la guerre, de la marine et des colonies, les compagnies entendues ».

L'arrêté actuellement en vigueur porte la date du 9 mai 1903; il a subi, les 21 novembre 1903, 31 août 1906 et 31 mai 1907, diverses modifications, d'ailleurs sans importance au point de vue des principes généraux.

**1164.** Les états annexes auxquels se réfère l'article 1<sup>er</sup> de cet arrêté font connaître les personnes appelées à bénéficier des réductions prévues.

**ÉTAT A.** — Personnel ressortissant au département de la guerre qui doit être admis en tout temps au bénéfice de la réduction. Ce sont les personnes faisant partie de la maison militaire du président de la République, le ministre de la guerre et son état-major, les officiers sous-officiers, caporaux, soldats et assimilés appartenant à l'armée active, enfin certains officiers et militaires en retraite parmi lesquels tous ceux qui sont attachés à l'Hôtel des Invalides.

**ÉTAT B.** — Personnel ressortissant au département de la guerre qui doit être admis au bénéfice de la réduction dans certaines circonstances déterminées. Ce sont la réserve de l'armée active, l'armée territoriale et sa réserve, les corps militaires de la douane, des chasseurs forestiers, des chemins de fer, de la télégraphie, de la trésorerie et des postes, « en cas de mobilisation, d'appel à l'activité, de convocations pour manœuvres, exercices ou revues ».

Les tableaux C et D contiennent des renseignements analogues concernant le personnel ressortissant aux départements de la marine et des colonies.

1165. Les principales règles incluses dans les articles suivants de l'arrêté peuvent se résumer ainsi :

1° Les militaires et marins de tous grades doivent, pour obtenir un billet militaire, présenter une feuille de route (art. 2);

2° La feuille de route peut être suppléée par les sauf-conduits, congés, permissions, ordres de service, ordres d'appel ou de route délivrés par l'autorité compétente, mais, dans ce cas, les sous-officiers, officiers mariniers, militaires, marins et assimilés, doivent en outre (à l'exception des hommes non encore incorporés) produire, lorsqu'ils ne sont pas en uniforme, leur livret individuel ou leur commission d'assimilé (art. 3);

3° Les sous-officiers et commandants de brigades de gendarmerie sont admis au bénéfice du tarif réduit, sans avoir à fournir aucun titre de route, sur leur déclaration écrite qu'ils voyagent pour cause de service (art. 5);

4° En cas de déplacement pour mobilisation, appel à l'activité, etc., les délais pendant lesquels les officiers et les hommes peuvent bénéficier du transport à prix réduit sont fixés, savoir : *à l'aller*, à quatre jours pour les officiers et trois jours pour les hommes « avant la date fixée pour la convocation »; *au retour*, à quatre jours pour les officiers et deux jours pour les hommes « après la date fixée pour le départ » (art. 6);

5° Lorsque les porteurs de billets militaires ne sont pas en uniforme, les agents des compagnies ont le droit de leur demander, en cours de route, la production des pièces en vertu desquelles le billet a été délivré, mais il leur est interdit « d'exiger, en route, cette exhibition lorsque les porteurs de billets sont en uniforme » (art. 8);

6° Les sous-officiers et soldats en uniforme sont en principe exclus des compartiments de première classe, même lorsqu'ils voyagent en payant le plein tarif; ils peuvent toutefois, moyennant une autorisation spéciale, donnée par le chef de corps, être admis dans les trains ne comportant que des places de première classe pour le parcours qu'ils ont à effectuer (art. 9). Sauf cette exception, les compagnies sont tenues de refuser des billets de première classe aux sous-officiers, soldats ou assimilés en uniforme; mais elles doivent satisfaire aux demandes de billets de 1<sup>re</sup> classe à prix réduit qui leur seraient adressées par les mêmes personnes « en habit bourgeois » (art. 10);

7° Les militaires et marins de tous grades peuvent occuper des places de luxe en payant le tarif militaire de la première classe plus le *supplément intégral* exigible pour la place de luxe demandée (art. 19). Bien que l'arrêté ne contienne rien de précis à ce sujet on admet que, pour être autorisés à occuper une place de luxe, les militaires et

marins en uniforme doivent remplir les conditions voulues pour voyager en 1<sup>re</sup> classe; c'est, du reste, une conséquence implicite de l'application de l'article 10 (*supra*, 6<sup>o</sup>);

8<sup>o</sup> Les militaires ou marins voyageant en corps ou isolément ont droit au transport gratuit de 30 kilos de bagages par homme. « L'excédent est taxé au prix réduit fixé par le cahier des charges », la réduction, n'étant toutefois applicable (1) qu'à « leur armement personnel, aux effets et objets à leur usage » ou encore « aux outils et effets de rechange des maîtres ouvriers » (art. 18).

**1166.** Les difficultés auxquelles donne lieu l'application des règles qui viennent d'être exposées sont relativement rares.

La plus fréquente est celle qui s'élève lorsqu'un militaire est trouvé porteur d'un billet au tarif réduit bien que son titre ne paraisse pas lui donner droit à ce tarif.

Si la non-validité du titre est certaine, la surtaxe est immédiatement exigible. Dans le cas contraire, il appartient aux tribunaux d'en décider.

Les compagnies de chemins de fer sont assez dans l'habitude de correctionnaliser ces sortes d'affaires et de verbaliser contre le porteur d'un billet indûment délivré : elles le considèrent comme ayant commis la contravention prévue par l'article 58, 1<sup>o</sup>, du règlement de 1846-1901 (*supra*, n<sup>o</sup> 192), sans tenir compte de la négligence ou de la part d'erreur incombant à l'agent qui a délivré le billet. Bien que l'examen de cette question ne rentre pas dans le cadre de la présente étude, il est permis de dire ici que, sauf le cas de mauvaise foi certaine ou présumée, une telle pratique n'est pas justifiée.

**1167.** Le tarif militaire étant fixé au quart du tarif maximum du cahier des charges, tandis que les tarifs généraux sont, depuis 1892, inférieurs à ce maximum de 10 % pour la 2<sup>e</sup> classe et de 20 % pour la 3<sup>e</sup>, il s'ensuit que le prix du billet militaire de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> est bien supérieur au quart du tarif général. Le Gouvernement a maintes fois tenté, sans succès, d'obtenir des compagnies qu'elles calculent les prix des billets militaires sur ceux des tarifs généraux. Le ministre des travaux publics s'était même pourvu devant le conseil

---

(1) Cette restriction « ne s'étend pas aux 30 kilos transportés gratuitement; pour ce dernier transport, les militaires ou marins doivent nécessairement être traités comme les voyageurs ordinaires » (Circ. min. 15 juin 1866). En conséquence, lorsqu'un militaire groupe ses bagages avec ceux de sa famille voyageant avec lui (V. n<sup>o</sup> 718), on ne peut en exiger la ventilation que si, la franchise totale étant dépassée, il y a lieu à la perception d'une taxe pour l'excédent.

de préfecture de la Seine, prétendant que, la réduction de 1892 résultant de conventions, les tarifs militaires en devaient bénéficier (1); mais le conseil de préfecture n'a pas fait droit à cette prétention : par arrêté du 12 mai 1905 il a donné gain de cause aux compagnies et le recours formé par le ministre contre cet arrêté a été rejeté par le Conseil d'État (2). Le tarif militaire demeure donc fixé, ainsi que le rappelle l'article 2 des tarifs généraux de grande vitesse, au « quart du tarif du cahier des charges », c'est-à-dire :

Pour la 1 <sup>re</sup> classe. . . . .	0 <sup>f</sup> 028	} par voyageur et par kilomètre (impôt compris)
Pour la 2 <sup>e</sup> classe. . . . .	0 021	
Pour la 3 <sup>e</sup> classe. . . . .	0 0154	

Il n'y a d'exception que sur le réseau de l'État où les prix à recevoir des « militaires et marins voyageant isolément et porteurs d'une permission, d'un congé limité ou d'un congé de convalescence » sont fixés au quart du tarif général de ce réseau :

1 <sup>re</sup> classe . . . . .	0 <sup>f</sup> 02548	} par voyageur et par kilomètre (impôt compris)
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	0 0189	
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	0 01232	

**1168.** Pour les bagages et les chevaux des militaires et marins, qui sont compris dans l'exonération de trois quarts du tarif légal stipulée par l'article 54 du cahier des charges (V. n° 1162), les tarifs généraux de grande vitesse s'expriment ainsi :

« ART. 10. — Les excédents de bagages des militaires ou marins voyageant au quart du tarif du cahier des charges ne sont assujettis qu'au quart de la taxe réglée par l'article 9.

« ART. 34. — Les chevaux des militaires et marins voyageant au quart de tarif du cahier des charges sont taxés à raison de 5 centimes par tête et par kilomètre. »

Le tarif réduit est applicable aux bagages sans limite de poids (3), mais sous la réserve indiquée par l'article 18 de l'arrêté du 9 mai 1903 (V. n° 1165, 8°, et note); quant aux chevaux, leur nombre est déterminé par les articles 23 et 24 du même arrêté, complétés par des états annexes E et F.

**1169.** Indépendamment des dispositions des tarifs généraux dont on vient de parler, une convention spéciale est intervenue, le 15 juil-

(1) Déclaration du ministre des travaux publics (*J. off.* 21 déc. 1906, Ch. d. dép., déb. parl. p. 3360-3366).

(2) C. d'Ét. cont. 26 févr. 1909 (État c. Ch. de fer de P.-L.-M.).

(3) Circ. min. 15 juin 1866, déjà citée sous n° 1165.

let 1891 (1), entre le ministre de la guerre et les représentants des grands réseaux, y compris les Ceintures, « pour l'exécution des transports ordinaires du matériel de la guerre ».

Cette convention constitue un véritable « traité particulier », de ceux que prohibe d'une manière générale la clause de l'article 48 du cahier des charges citée n° 188; on pourrait même le considérer comme un de ces « tarifs d'abonnement » qu'interdit expressément un arrêté du 25 janvier 1860; mais, ainsi qu'il a été expliqué n° 646, l'article 48 du cahier des charges a autorisé, au profit des administrations d'État, les arrangements de cette sorte (2).

Aux termes de l'article premier du traité dont il s'agit, les administrations de chemins de fer contractantes se sont engagées « à transporter, dans toute l'étendue de la France continentale, la totalité du matériel, des denrées et des approvisionnements appartenant au Département de la guerre et qu'il aura à expédier, *en temps de paix*, des magasins ou établissements de l'État ou des fournisseurs »; de son côté « le ministre de la guerre s'oblige à remettre la totalité des dits transports aux compagnies », sauf un certain nombre d'exceptions qui sont spécifiées dans les articles suivants.

L'étude du traité du ministère de la guerre, n'intéressant pas directement les relations entre le public et les chemins de fer, ne rentre pas dans le cadre du présent ouvrage, et il pourrait suffire d'en signaler l'existence en même temps que la légalité; on ajoutera toutefois que, aux termes de son article 2, « sont compris au traité comme *transports particuliers*, si les compagnies en sont requises » :

1° « Au compte des *fournisseurs* », les fournitures de toute espèce à renvoyer en fabrique pour être réparées, et le matériel qui, n'étant reçu qu'à destination, voyage aux frais des fournisseurs;

2° « Au compte des *corps de troupe, services et établissements militaires* », le matériel leur appartenant et dont le transport doit être payé par eux;

3° « Au compte des *officiers, employés militaires, sous-officiers mariés, sous-officiers rengagés ou commissionnés, caporaux et soldats rengagés mariés, caporaux et soldats commissionnés mariés, gendarmes, ouvriers militaires et cantinières appartenant aux différents corps de*

---

(1) Cette convention a été modifiée par des avenants des 30 janvier 1894, 10 mars 1895, 30 janvier 1897, 31 mars 1898, 31 janvier 1901 et 14 mai 1906, et par les accords intervenus entre le ministre de la guerre et les compagnies contractantes (Notes ministérielles des 13 mai 1892 et 13 juillet 1894).

(2) Il existe notamment pour les transports du ministère des finances un traité conclu entre ce ministère et les grands réseaux.

*l'armée active* (1) », les objets mobiliers leur appartenant, ainsi que leurs bagages, mais seulement à l'occasion « d'un changement de résidence, d'un congé d'au moins trente jours, du retour à la vie civile », enfin « d'un changement de position (promotion ou mariage) ou d'une succession pouvant entraîner un militaire à acheter ou à recevoir soit un mobilier, soit un supplément de mobilier »;

4° « Au compte des *familles des militaires* », les objets mobiliers ayant appartenu à des militaires décédés.

Pour tous ces transports, il est prévu, au traité, des conditions et des prix spéciaux dont les intéressés peuvent obtenir l'application lorsqu'ils y trouvent avantage. En ce qui concerne les objets appartenant à des militaires ou à leurs familles, la responsabilité pour pertes ou avaries se règle « suivant les dispositions du droit commun » (art. 2 du traité); quant aux retards, « les indemnités se calculent à raison de 3 francs par jour de retard et par tonne de matériel taxé » (art. 65).

### § 3. — Services pénitentiaires.

1170. Prix de transport pour les prisonniers civils et leurs gardiens. — 1171. Prix de transport pour les détenus militaires et leurs gardiens. — 1172. Les règles ordinaires sont applicables à ces transports.

1170. En vertu de l'article 57 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, les prix de transport des prisonniers civils (prévenus, accusés ou condamnés), des jeunes délinquants envoyés dans les établissements d'éducation, et des aliénés (2), ainsi que des gendarmes, gardiens ou infirmiers qui les accompagnent, sont fixés ainsi qu'il suit :

1° Dans les voitures cellulaires appartenant à l'État ou aux départements, il est dû, par personne transportée, la moitié du tarif légal du cahier des charges pour la 3<sup>e</sup> classe, ou un quart seulement pour les gendarmes; les voitures cellulaires circulent gratuitement;

2° Dans les voitures des administrations de chemins de fer le transport est effectué en 2<sup>e</sup> classe, dans des compartiments réservés, et il est dû, quel que soit le nombre des personnes, 20 centimes par compartiment et par kilomètre.

---

(1) « Sont admis au bénéfice du traité les officiers en retraite occupant un emploi militaire soldé (justice militaire, recrutement, école militaire, etc.) et les élèves des Écoles polytechnique, centrale et forestière pendant l'année de service qu'ils font comme officiers à la sortie de ces écoles ». (Note de l'édition vendue au public « mise à jour au 15 octobre 1907 »).

(2) Cir. min. 15 juin 1858.



**1171.** Pour les détenus militaires les prix sont fixés par l'article 17 de l'arrêté du 9 mai 1903 (V. n° 1163).

1° Dans des voitures cellulaires de l'État, il est dû seulement, pour chaque personne transportée le tarif militaire de la 3<sup>e</sup> classe.

2° Dans les voitures des administrations, le transport a lieu en 2<sup>e</sup> ou en 3<sup>e</sup> classe, dans des compartiments réservés, et il est dû, quel que soit le nombre des places occupées, le prix du nombre total des places du compartiment, calculé au tarif militaire (0<sup>f</sup> 021 en 2<sup>e</sup> et 0<sup>f</sup> 0154 en 3<sup>e</sup>, impôt compris).

**1172.** Ces transports, soumis par ailleurs à toutes les règles ordinaires, ne donnent lieu à aucune observation particulière.

#### § 4. — Administration des postes.

**1173.** Aperçu des obligations auxquelles sont tenues les administrations de chemins de fer envers le service des postes. — **1174.** Le transport des lettres, dépêches, et du personnel qui les accompagne s'effectue en vertu de contrats spéciaux. — **1175.** Renvoi à un autre chapitre pour ce qui concerne les colis postaux.

**1173.** Les chemins de fer, tant d'intérêt local que d'intérêt général, sont tous tenus à certaines prestations pour la commodité des services postaux. On donnera seulement ici un résumé des dispositions insérées dans l'article 56 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, en faveur des services de transport des lettres et dépêches exécutés par l'État (1).

1° *Usage des trains ordinaires.* — Obligation pour le concessionnaire de réserver au service des postes, dans chacun de ses trains ordinaires de voyageurs ou de marchandises, deux compartiments de 2<sup>e</sup> classe, ou d'y admettre une voiture spéciale de la poste, le tout gratuitement (§§ 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> de l'article). Les voitures spéciales, dont le poids ne doit pas dépasser 8000 kilos, y compris le châssis et les roues (2), sont construites aux frais de l'administration des postes; la caisse en est entretenue par la même administration; le châssis et les roues par la compagnie (§ 9<sup>o</sup>).

2° *Trains-poste réguliers.* — Obligation pour le concessionnaire de mettre en marche chaque jour, sur toutes ses lignes, autant de trains-poste que l'Administration en exigera. Les horaires de ces

(1) Les avantages accordés au service télégraphique font l'objet de l'article 58.

(2) Déc. min. 9 mars 1866.

trains sont fixés par le ministre des travaux publics (1), « la compagnie entendue »; l'un d'eux dit « train journalier de la poste » doit être mis gratuitement à la disposition de l'administration des postes, tant à l'aller qu'au retour; les autres doivent être payés au maximum 75 centimes par kilomètre pour la première voiture et 25 centimes pour chaque voiture en sus (ces prix étant applicables même au cas où des plates-formes seraient nécessaires); le concessionnaire demeure libre, d'ailleurs, d'ajouter à ces convois des voitures ou des wagons de son propre service (§§ 3<sup>o</sup> à 6<sup>o</sup>, 10<sup>o</sup> et 11<sup>o</sup>).

3<sup>o</sup> *Changements d'horaire et trains extraordinaires.* — Pour les trains ordinaires et pour les trains-poste spécialement requis, les parties sont réciproquement tenues de se prévenir quinze jours au moins d'avance des changements qu'elles voudraient apporter aux horaires; toutefois, en dehors des services réguliers, le concessionnaire est tenu de mettre en marche sans délai les convois extraordinaires qui lui seraient demandés pour le service des postes : dans ce cas le prix de ces trains doit être ultérieurement débattu ou réglé à dire d'experts (§§ 2<sup>o</sup>, 7<sup>o</sup> et 8<sup>o</sup>).

4<sup>o</sup> *Circulation des agents.* — Les agents des postes ont libre accès dans les gares pour leur service et ils ont droit, dans le même but, au transport gratuit dans les voitures des postes ou dans les compartiments qui leur sont réservés (§§ 1<sup>o</sup> et 17<sup>o</sup>). En outre tout agent en mission ou en service accidentel porteur d'un ordre de service régulier a droit à son transport par tous convois de voyageurs, en 2<sup>e</sup> classe, ou même en 1<sup>re</sup> si le train ne comporte pas de voitures de deuxième classe (§ 12<sup>o</sup>).

5<sup>o</sup> *Emplacements et appareils.* — Un emplacement de 64 mètres carrés dans les départements et de 128 mètres carrés à Paris, doit être réservé, dans les gares têtes de lignes et dans les stations intermédiaires les plus importantes, à l'administration des postes, pour y construire à ses frais les bâtiments nécessaires à son service (§ 13<sup>o</sup>). La valeur locative du terrain est payée au concessionnaire de gré à gré ou à dire d'expert (§ 14<sup>o</sup>).

L'administration des postes se réserve en outre le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour le concessionnaire, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train (§ 16<sup>o</sup>).

D'une manière générale les emplacements doivent être choisis

---

(1) Il n'y a plus à consulter le ministre du commerce depuis que l'administration des postes a été distraite de son département et « rattachée au ministère des travaux publics ». (Déc. 14 mars 1906.)

et les installations ou bâtiments établis de manière à ne point gêner les services du chemin de fer (§§ 15° et 16°).

1174. On voit, par ce qui précède, que les relations entre l'administration des postes et les concessionnaires, telles qu'elles sont réglées par le cahier des charges, offrent un caractère très particulier, et que les contrats en vertu desquels est effectué, sur le chemin de fer, le transport des lettres et du personnel qui les accompagne, ne ressemblent que fort peu aux contrats de transport ordinaires.

L'étude de ces contrats, fort intéressante au point de vue juridique ou pour les administrations, serait, au contraire, au point de vue pratique, d'un intérêt à peu près nul pour le public auquel est destiné le présent ouvrage.

1175. Il en sera tout autrement des colis postaux ou dits postaux, dont le transport est, comme on le verra plus loin, effectué par les chemins de fer et autres entrepreneurs de transports pour le compte et au nom de l'administration des postes. L'étude de cette catégorie d'expéditions est d'un puissant intérêt à tous les points de vue; elle mérite d'être faite avec soin et poussée aussi loin que le permettront les limites qu'on s'est assignées; aussi, comme on l'a déjà annoncé n° 1152, fait-elle l'objet d'une section spéciale, n° 1228 et suivants.

## SECTION II

### *Matières explosibles, inflammables, dangereuses et infectes.*

1176. Rappel de ce qui a été dit précédemment au sujet de l'obligation pour l'expéditeur de signaler le danger que peut présenter sa marchandise. — 1177. Le transport des matières dangereuses est en outre soumis à un règlement particulier. — 1178. Les chemins de fer ne sont pas tenus d'accepter les marchandises dangereuses non prévues audit règlement. — 1179. Résumé de la classification des diverses matières reprises par le même règlement. — 1180. Règles générales concernant la déclaration d'expédition et l'emballage. — 1181. Observation sur l'application des tarifs spéciaux aux matières dangereuses. — 1182. Exemple d'interprétation d'un tarif spécial jouant concurremment avec le règlement sur les matières dangereuses. — 1183. Autre exemple. — 1184. Les prescriptions du règlement qui concernent la composition ou la circulation des trains s'adressent exclusivement aux administrations. — 1185. Prescriptions concernant les matières infectes.

1176. On a parlé plus haut (*passim*) des taxes spéciales applicables aux matières dangereuses et de la responsabilité que peut encourir l'expéditeur en faisant, à l'égard de ces matières, une déclaration insuffisante : lorsque les marchandises ou animaux remis au transport, a-t-on dit notamment, présentent un danger que leur

simple désignation ne suffit pas à révéler, l'expéditeur doit prévenir les agents du chemin de fer et leur signaler ce danger.

Cette obligation, qui, à défaut d'un texte spécial, serait de droit commun, est au surplus corroborée par les termes de l'article 61 du règlement de 1846-1901 (V. n° 195).

1177. Mais, indépendamment de l'obligation générale d'une déclaration suffisamment explicite, les matières dangereuses et infectes sont, en vertu de l'article 21 de l'ordonnance de 1846-1901, assujetties à des règlements particuliers.

Cet article 21, dont on a eu à parler déjà n° 195 et n° 216, est ainsi conçu :

« Le ministre des travaux publics, la compagnie entendue, arrêtera les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.) et des matières infectes; il déterminera notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit. »

Conformément à ces prescriptions, des arrêtés ministériels concertés entre les ministres des travaux publics, de la guerre et des finances, réglementent le transport, par chemin de fer, des matières dangereuses (poudres, dynamite, munitions de guerre, matières explosibles, inflammables ou vénéneuses) et des matières infectes (gadoues, poudrette, déchets d'animaux, peaux fraîches, os, etc.). Le règlement actuellement en vigueur porte la date du 12 novembre 1897, mais il a reçu depuis de nombreuses additions et modifications.

Il importe de donner une analyse succincte de ce document, en ce qui peut intéresser les relations du public avec les administrations de chemins de fer.

1178. Le règlement de 1897 stipule en premier lieu que le transport de la nitroglycérine et celui des fulminates autres que le fulminate de mercure, sont « absolument interdits sur les chemins de fer » (art. 1<sup>er</sup>); il n'est fait d'exception à cette règle que pour les pois fulminants ne contenant « pas plus de 3 grammes de fulminate d'argent pour 1 000 pois » (art. 77).

Aussitôt cette interdiction formulée par l'article 1<sup>er</sup>, l'article 2 ajoute que le transport « pourra être refusé provisoirement pour les matières dangereuses non classées » par le règlement, « sauf pour les intéressés à en référer au ministre des travaux publics ».

Voilà donc une importante dérogation au principe suivant lequel les administrations de chemins de fer sont tenues d'accepter tous les transports qui leur sont présentés (V. n° 184) : toute matière

dangereuse devant être très explicitement déclarée, on lui appliquera, si elle figure dans les règlements, les prescriptions qui la concernent; mais si elle n'y figure pas, le chemin de fer pourra refuser d'en effectuer le transport ou même de la recevoir; il n'encourra à raison de ce refus aucune responsabilité, à moins qu'il ne soit établi que la marchandise refusée ne présentait aucun danger réel.

1179. La classification des matières dangereuses et infectes fait l'objet de l'article 3; sans la reproduire *in extenso*, tant à cause de sa longueur qu'à cause des modifications incessantes qu'elle subit, on en donnera, par le résumé ci-après, une idée suffisante, sauf au lecteur à se reporter aux textes mêmes en cas de besoin.

1<sup>re</sup> CATÉGORIE. — A. *Explosifs*. Poudres de guerre, de mine, de chasse, à l'exception des explosifs dits *de sûreté*, c'est-à-dire « qui ne présentent pas de dangers d'explosion en masse par la combustion ou par le choc »; fusées de signaux, obus, amorces pour obus; fulminate de mercure; fulmicoton, etc. Dynamite, mélinite, crésylite, etc., en récipients métalliques à parois résistantes. Amorces pour pétards; artifices; mèches amorcées, etc. — a. *Autres matières*. Certains gaz liquéfiés ou comprimés; acide nitrique monohydraté, etc...

2<sup>e</sup> CATÉGORIE. — B. *Munitions et matières assimilées*. Flambeaux, grenades éclairantes, allumeurs, mèches à canon, etc., etc. Mélinite, crésylite, etc., en pétards ou en cartouches non amorcés, ou « chargés dans des barils, caisses, ou autres récipients à parois peu résistantes ». — b. *Autres matières*. Certains gaz liquéfiés. Chiffons, étoupes, etc., imprégnés de graisse ou de vernis; laine grasse. Allumettes à friction; chlorates, etc. Phosphore et dérivés; sulfure de carbone; éther, etc. Celloïdine. Essences minérales diverses; huiles minérales émettant des vapeurs susceptibles de prendre feu au contact d'une flamme, « même lorsque la température du liquide n'excède pas 35 degrés centigrades »; etc. Acide nitrique du commerce, etc...

3<sup>e</sup> CATÉGORIE. — C. *Explosifs de sûreté et matières assimilées*. Explosifs de sûreté; pétards pour signaux de chemins de fer; pois fulminants; etc. — c. *Autres matières*. Soies souples teintées en noir. Fils nitrés. Charbons divers en poudre fine ou en grains. Esprit de bois brut, etc. Huiles minérales dont les vapeurs ne prennent feu au contact d'une flamme « qu'à une température supérieure à 35 degrés centigrades ». Acides sulfuriques.

4<sup>e</sup> CATÉGORIE. — D. *Munitions de sûreté et matières assimilées*. Cartouches à douille métallique, étoupilles, fusées à friction, fusées percutantes, amorces, capsules, etc., etc. Bonbons fulminants; feux

de Bengale, etc. Mèches de mineurs non amorcées. — *d. Autres matières.* Ballons d'enfants gonflés avec un gaz inflammable. Gaz comprimés à 15 kilos au plus par centimètre carré. Certaines essences et éthers. Vernis, huiles, siccatifs, mirbane, etc., etc. Objets auxquels le feu peut être facilement communiqué : foin, paille, alfa, diss, etc.; coton, matières à filer, etc.; sciure, copeaux, papier graissé, etc., etc. Phosphore amorphe, résines, charbon de bois en morceaux, etc., etc. Liquides acides ou caustiques non dénommés aux catégories précédentes. Liquides acides, liquides caustiques, essences, huiles minérales et autres liquides inflammables, « à l'exception de ceux de ces produits qui sont classés dans la 1<sup>re</sup> catégorie et de l'acide nitrique du commerce », lorsqu'ils sont renfermés « dans des wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons métalliques parfaitement étanches et hermétiquement bouchés ». Produits de droguerie et produits pharmaceutiques au détail.

E. — 5<sup>e</sup> CATÉGORIE. — Substances arsenicales liquides et non liquides (vert de Scheele, vert de Schweinfurth, orpiment, réalgar, pierre à mouches, acide arsénique, etc.). Autres produits vénéneux (sublimé, calomel, vermillon, cinabre, massicot, céruse, etc., etc.).

F. — 6<sup>e</sup> CATÉGORIE. — Gadoues vertes et noires, matières fécales. Peaux fraîches et cuirs verts non salés. Produits animaux (déchets, débris, graisses, os, cornes, etc., etc.) sujets à putréfaction.

Ainsi qu'on en a pu juger par la nomenclature abrégée qui vient d'être donnée, les quatre premières catégories comprennent toutes les matières présentant des dangers d'explosion ou d'incendie, la cinquième catégorie comprend uniquement les matières vénéneuses et la sixième les matières infectes.

1180. Les conditions d'expédition, d'emballage et de chargement sont ensuite minutieusement prévues pour chaque sorte de marchandises, toutes étant assujetties aux règles générales ci-après.

*Expédition* (art. 4). — Toute déclaration d'expédition d'une quelconque des matières auxquelles s'applique le règlement doit indiquer la nature exacte de la marchandise et, dans le cas où cette marchandise serait soumise à des dispositions spéciales pour le conditionnement et l'emballage, faire connaître que ces dispositions ont été observées.

S'il s'agit d'une matière explosible, la déclaration comporte, en outre, d'une manière apparente, l'une des mentions : *Explosifs*, *Munitions*, *Explosifs de sûreté* ou *Munitions de sûreté*.

*Emballage* (art. 5). — Tout colis contenant une matière explosible doit porter, sur les fonds s'il s'agit de barils ou de fûts, sur deux

faces au moins s'il s'agit de caisses, une étiquette ou une empreinte faisant connaître la nature du produit, avec l'une des mentions *Explosifs*, *Munitions*, *Explosifs de sûreté*, *Munitions de sûreté*, ou simplement *Dynamite*, s'il s'agit de cette marchandise.

Tout colis contenant une matière non explosible, mais assujettie par le règlement à des dispositions spéciales pour le conditionnement et l'emballage, doit être revêtu d'une étiquette faisant connaître la nature de la substance, avec la mention *Matière inflammable*, s'il y a lieu.

**1181.** Le mode de chargement sur les wagons, le type de ceux-ci, la place à leur donner dans les trains, ne concernent en général que l'administration du chemin de fer; cependant lorsqu'un tarif spécial est applicable, il est fort important pour l'expéditeur de s'enquérir des prescriptions réglementaires : sa responsabilité pourrait être engagée, en effet, au moins partiellement, pour les conséquences de leur inobservation (avaries à la marchandise elle-même ou accidents et dégâts occasionnés par elle); il peut y avoir lieu, en outre, de donner aux dispositions du tarif une interprétation qui soit d'accord avec le règlement, celui-ci devant évidemment prévaloir dans tous les cas.

**1182.** Aux termes des articles 25 et 26 par exemple, l'acide carbonique liquéfié doit être renfermé dans des récipients en fer forgé ou en acier doux recuit, et transporté soit dans des wagons « couverts et à panneaux pleins », soit dans des wagons « spécialement aménagés à cet effet »; dans ce dernier cas « les récipients devront être protégés par un revêtement en bois ou par une bâche ».

Or, cette marchandise est reprise dans le tarif P. V. n° 18 Nord, avec application du barème IV aux expéditions par wagon complet de 10 000 kilos, et les conditions particulières du même tarif contiennent une clause ainsi conçue : « Les marchandises transportées par wagon complet aux prix des barèmes IV et V seront chargées sur des wagons découverts non bâchés ou recouverts au moyen de bâches fournies par l'expéditeur. »

Il y a là une évidente contradiction, entraînant cette conséquence que la clause précitée du tarif ne peut s'appliquer dans toute son ampleur à l'acide carbonique liquéfié : le transport ne devra jamais être effectué sur des wagons découverts non bâchés.

Le tarif P. V. n° 18 Nord n'impose, d'autre part, à l'expéditeur, aucune obligation de procéder à la manutention des marchandises expédiées en récipients métalliques : il lui en laisse seulement la faculté; il s'ensuit que si le dit expéditeur ne revendique pas l'exercice de

cette faculté, l'administration du chemin de fer assumera seule la responsabilité du chargement et de l'observation des prescriptions réglementaires en ce qui concerne cette opération : il lui appartiendra donc, pour respecter à la fois le règlement de 1897 et le tarif, d'y employer des wagons découverts « spécialement aménagés », et de protéger les récipients « par un revêtement en bois ou par une bâche », qu'elle pourra d'ailleurs demander à l'expéditeur de fournir.

**1183.** Voici un autre exemple tout différent.

D'après l'article 88 du règlement, le transport du carbure de calcium « ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins »; d'autre part cette marchandise est reprise dans le tarif P. V. n° 18 État, avec application du barème 4 *bis* aux expéditions « par wagon complet de 4 000 kilogrammes au minimum », et, suivant le même tarif, « le chargement et le déchargement des marchandises désignées comme devant être expédiées par wagon complet, doivent être opérés par les expéditeurs et par les destinataires ».

Les prescriptions du règlement et celles du tarif ne sont ici nullement contradictoires; elles ne s'excluent pas, et doivent en conséquence être observées les unes et les autres. L'expéditeur a donc l'obligation de procéder à ce chargement qui « ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins », et il lui appartient dès lors d'exiger que les wagons mis à sa disposition par la compagnie remplissent les conditions voulues. C'est non seulement son droit, mais son devoir : en faisant le chargement dans des wagons qui ne seraient pas « couverts et à panneaux pleins » il commettrait une contravention à l'article 88 du règlement de 1897, auquel sont applicables les sanctions pénales prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (*supra*, n° 168, p. 87, note 2).

**1184.** Le règlement indique, en son titre IV, de quelle manière et par quels trains les transports devront être effectués; expéditeurs et destinataires ne peuvent avoir que très exceptionnellement à s'en préoccuper : par exemple en cas d'accidents ou d'avaries dus à l'inobservation de ces prescriptions; dans ce cas le chemin de fer serait en état de faute grave, délictuelle même, et sa responsabilité pourrait être engagée au delà des limites ordinaires.

**1185.** Il convient au contraire de connaître et d'observer rigoureusement certaines dispositions concernant les matières de la sixième catégorie, parce que leur inobservation peut occasionner aux expéditeurs et aux destinataires des frais considérables.

Le règlement de 1897 prescrit, pour toutes les matières dites



infectes, que le chargement, le déchargement et l'enlèvement auront lieu dans certains délais, dont il indique la durée pour chaque sorte de marchandise, et qui sont beaucoup plus restreints que ceux prévus par l'arrêté sur les frais accessoires (V. n° 387 et suiv.). En outre, la sanction ne consistera pas dans la simple perception de droits de magasinage ou de stationnement : lorsque le chargement, le déchargement ou l'enlèvement n'ont pas eu lieu dans les délais prescrits, il appartient aux administrations de chemins de fer d'effectuer ces opérations elles-mêmes, aux frais de celui qui était tenu d'y procéder; elles doivent même en opérer le camionnage « par tous les moyens possibles, aux frais, risques et périls des destinataires »; en cas d'impossibilité de camionner, les wagons seront remisés « aux frais des destinataires, sur des voies de garage aussi éloignées que possible des habitations », et, « si besoin est, les matières seront désinfectées d'office », toujours « aux frais des destinataires »; enfin « tous les frais supplémentaires de manutention, remisage, stationnement des wagons, etc., imposés par la négligence des expéditeurs ou destinataires qui ne rempliront pas leurs obligations dans les délais prescrits, seront exigibles à partir de l'expiration de ces délais » (art. 173).

### SECTION III

#### *Embranchements particuliers.*

1186. Obligation pour les chemins de fer d'accorder des embranchements aux industries voisines de leurs rails. — 1187. Règles de l'article 62 du cahier des charges pour l'établissement, l'entretien et l'exploitation des embranchements particuliers. — 1188. Ces règles ne s'appliquent pas aux embranchements particuliers existant antérieurement. — 1189. Mais elles s'appliquent à tous les autres. — 1190. L'article 62 du cahier des charges constitue le « tarif maximum » pour l'exploitation des embranchements particuliers. — 1191. Commentaire général de cet article. — 1192. Les tarifs des embranchements particuliers sont comme des « tarifs généraux » applicables à ces embranchements. — 1193. C'est à tort qu'on les fait figurer ordinairement parmi les tarifs spéciaux de petite vitesse. — 1194. Règles relatives à la fourniture du matériel sur les embranchements particuliers. — 1195. Les demandes de wagons ne sont astreintes à aucun formalisme particulier. — 1196. Observation sur le délai pendant lequel l'embranché peut conserver les wagons du chemin de fer. — 1197. Un « avertissement spécial » est nécessaire pour que des droits supplémentaires de loyer puissent être exigés. — 1198. Observation sur les taxes pour la fourniture et l'envoi du matériel. — 1199. Taxes à percevoir sur la ligne principale; règle générale. — 1200. Lorsque l'embranchement aboutit dans une gare, les marchandises doivent être considérées, à ce point de vue, comme remises ou prises sur wagon dans la gare. — 1201. Taxes lorsque l'embranchement aboutit entre deux gares. — 1202. Une gare finit aux aiguilles extrêmes de ses voies. — 1203. Les chemins de fer industriels et les voies des quais et ports ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, ne sont pas des embranchements particuliers.

1186. Les exploitants des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local ainsi que des tramways ouverts au service des mar-

chandises sont tenus de s'entendre avec tous propriétaires de carrières, de mines ou d'usines, tous propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux, tous concessionnaires d'un outillage public ou propriétaires d'un outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure, pour la création de voies d'embranchement reliant les carrières, mines, usines, magasins et ports, à la voie ferrée principale.

Cette obligation, qui n'a pas toujours été aussi étendue, leur est imposée par les articles 62 du cahier des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt général, 61 du cahier des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt local, 70 du décret du 16 juillet 1907 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880, enfin par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 décembre 1908.

1187. L'article 62 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général (qui sera seul étudié ici) règle à la fois les conditions d'établissement, d'entretien et d'exploitation de ces embranchements, qu'on désigne dans le langage des chemins de fer sous le nom d'*embranchements particuliers*, parce qu'ils restent propriété privée.

On a résumé ci-après les dispositions de cet article.

#### 1<sup>o</sup> *Établissement et entretien*

*Accord préalable.* — Le concessionnaire du chemin de fer doit, ainsi qu'il a été dit, s'entendre avec les propriétaires ou concessionnaires de carrières, de mines, etc., désireux de relier leur établissement au chemin de fer au moyen d'une voie ferrée. A défaut d'accord, le Gouvernement statue, « la compagnie entendue » (premier alinéa de l'article 62).

*Construction.* — Les embranchements sont construits aux frais des demandeurs, de manière qu'il ne résulte de leur établissement « aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers » pour le concessionnaire du chemin de fer (al. 2); les projets et traités réglant les conditions d'exécution sont, du reste, soumis à l'approbation du ministre des travaux publics.

*Entretien, gardiennage et surveillance.* — L'entretien est fait par l'embranché, sous la surveillance de l'administration du chemin de fer (al. 3); les aiguilles et barrières sont gardées par les agents de cette administration (al. 1); le tout aux frais de l'embranché (mêmes

alinéas); en cas de difficultés il appartient à l'Administration supérieure de statuer, « la compagnie entendue » (al. 13).

*Modifications, suppression.* — A toute époque, le concessionnaire du chemin de fer peut prescrire les modifications qu'il jugerait utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de l'embranchement (al. 4); l'Administration supérieure a le droit, en cas de suspension du service sur l'embranchement, d'ordonner la suppression temporaire des aiguilles (al. 5); cette suppression peut même être ordonnée par le préfet (sauf recours à l'Administration supérieure) en cas d'inexécution de quelque'une des conditions prescrites pour l'entretien de l'embranchement, le paiement des gardiens de la compagnie ou l'usage de son matériel (al. 15).

## 2<sup>o</sup> Exploitation

*Manœuvre et chargement des wagons.* — Le concessionnaire du chemin de fer est tenu :

— D'envoyer ses wagons sur les embranchements particuliers (al. 6);

— De les amener, à cet effet, jusqu'à l'entrée de ces embranchements, mais pas au delà (al. 7).

Les délais pour l'envoi des wagons ne sont pas fixés par le cahier des charges.

L'embranché est obligé :

— De conduire les wagons par ses propres moyens dans son établissement (al. 8);

— De ne les conserver que pendant un délai fixé à six heures pour un embranchement n'ayant pas plus d'un kilomètre, et à une demi-heure pour chaque kilomètre en sus du premier, « non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil » (al. 10). L'alinéa 11 de l'article 62 ajoute: « Dans le cas où ces limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement. »

— De faire le chargement ou le déchargement des marchandises soit à ses frais et par ses propres moyens, soit au moyen du personnel du chemin de fer, mais en payant à celui-ci, dans ce cas, des taxes qui feront l'objet d'un « règlement arrêté par l'Administration supérieure, sur la proposition de la compagnie » (al. 18 et 19);

— De n'employer les wagons du chemin de fer que pour des marchandises destinées à la ligne principale (al. 9);

— De supporter la responsabilité des avaries que ces wagons pourraient éprouver pendant leur séjour sur l'embranchement (al. 14).

*Pesage et charges maxima.* — En principe, le pesage doit être fait à la gare d'arrivée (c'est-à-dire la première gare rencontrée) par les soins et aux frais de l'administration du chemin de fer (al. 22); celle-ci peut refuser les chargements qui dépasseraient le poids de 3 500 kilos ou tout autre maximum qui serait ultérieurement fixé par l'Administration supérieure, « de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons » (al. 21).

*Taxes à percevoir.* — « Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 12 centimes par tonne, pour le premier kilomètre, et, en outre, 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre » (al. 16); tout kilomètre entamé est payé comme entier (al. 17); tout wagon envoyé est « payé comme wagon complet » (al. 20); la surcharge, le cas échéant, « sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel » (al. 21).

1188. Les embranchements dont la création et l'exploitation ont fait l'objet de contrats conclus avant que les dispositions dont l'analyse vient d'être donnée fussent insérées dans les cahiers des charges, ne peuvent évidemment se voir imposer le régime résultant de ces dispositions : ils restent exclusivement soumis aux conditions des contrats en vertu desquels ils ont été établis.

La compagnie du Nord a cependant prétendu qu'une convention passée en 1855 pour la création et l'exploitation d'un embranchement particulier, se trouvait abrogée par la réglementation mise ultérieurement en vigueur, et que c'était, en conséquence, cette dernière réglementation (plus avantageuse pour elle) qui devait seule régir l'exploitation de cet embranchement.

Cette prétention a été repoussée par la Cour de cassation, notamment pour les motifs suivants :

« Le principe consacré dans l'article 2 du Code civil ne permet pas de donner un effet rétroactif au cahier des charges précité en ce qui concerne la disposition de son article 62 déterminant le prix des wagons sur les embranchements industriels; à la date où les deux compagnies ont traité, ces embranchements n'étaient régis ni par un règlement, ni par un tarif; les parties ont eu, dès lors, toute liberté pour arrêter, ainsi qu'elles l'ont jugé convenable, les conditions d'un contrat purement privé, qui n'était assujéti à aucune homologation et qui, pour son interprétation comme pour son application, reste à ce titre soumis à la compétence de l'autorité judiciaire et aux règles

du droit commun; les décisions du ministre des travaux publics n'ont pu d'ailleurs déroger à ce contrat; en déboutant, en conséquence, la compagnie du Nord de sa demande, l'arrêt attaqué, qui est dûment motivé, n'a violé ni le cahier des charges, ni les tarifs, ni la loi et le décret susvisés (1). »

Une décision analogue a été rendue au sujet d'un embranchement particulier concédé par la compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon suivant acte notarié du 22 décembre 1827 (2).

**1189.** La Cour de cassation a dû de même (3), en se basant sur l'article 1134 du Code civil (V. n° 198), refuser d'appliquer l'article 10 d'un tarif spécial P. V. n° 28, homologué le 14 août 1884, aux conditions d'exploitation d'un embranchement qui, établi en vertu de traités des 15 décembre 1864 et 19 août 1882, était par conséquent obligatoirement et exclusivement soumis (sous le bénéfice de la réserve qui sera indiquée n° 1190) aux règles tracées par l'article 62 actuel du cahier des charges, déjà en vigueur à cette époque.

Cela sans doute ne veut pas dire que les tarifs homologués ne seront pas applicables aux marchandises en provenance ou à destination des embranchements établis antérieurement, mais ils ne pourront l'être qu'autant qu'ils n'apporteront aucune dérogation aux conventions légalement formées, en ce qui concerne l'exploitation de ces embranchements eux-mêmes.

**1190.** D'autre part, si l'article 62 du cahier des charges apparaît ainsi comme un véritable *code de l'exploitation des embranchements particuliers*, l'application de ce code ne saurait être d'une rigueur absolument inflexible; il présente en effet les mêmes caractères que le tarif du cahier des charges (V. n° 261): il fixe le maximum des avantages que le concessionnaire du chemin de fer pourra s'attribuer, ou, si l'on préfère, le minimum de ceux qu'il sera tenu d'accorder; dès lors les embranchements particuliers établis postérieurement à l'insertion, dans les cahiers des charges, des dispositions qui les concernent, seront en principe régis par ces dispositions, mais les conventions relatives à leur exploitation ou à leur établissement

---

(1) Cass. req. 13 févr. 1899 (Ch. de fer du Nord c. Compagnie des mines de Vicoigne et Nœux).

(2) Cass. req. 11 déc. 1901 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Murgue et Tronchon).

(3) Cass. req. 27 mars 1888 (Ch. de fer de l'Est c. Compagnie des forges de Champagne).

pourront valablement contenir en faveur de l'embranché, des conditions plus avantageuses.

1191. En reprenant point par point les diverses clauses de l'article 62 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, on en dégagera les droits et devoirs réciproques stipulés en faveur de chacune des parties.

1° La construction, l'entretien, le gardiennage et la surveillance de l'embranchement sont aux frais de l'embranché; il n'en doit résulter « aucuns frais » pour le chemin de fer: il s'agit donc de dépenses qui doivent être intégralement mais simplement remboursées; il n'est rien dû au delà; la somme à payer ne peut en aucun cas revêtir le caractère d'une rémunération, et elle n'est pas susceptible d'être fixée à forfait, car elle cesserait d'être un remboursement exact.

2° Le chemin de fer est tenu de fournir ses wagons sur l'embranchement à la demande des intéressés, mais aucun délai ne lui est imposé à cet égard: c'est, en conséquence, un point qui pourra être réglé d'un commun accord, et pour lequel la plus entière liberté est, en principe, laissée aux contractants.

3° Un délai est au contraire prévu pour le séjour des wagons sur l'embranchement, délai après lequel, « nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement ».

Le délai fixé par le cahier des charges est évidemment un minimum; les tarifs ou traités ne pourront en imposer de plus courts à l'embranché, mais seulement lui en accorder de plus étendus.

Quant à la « valeur du droit de loyer », il semble bien que les auteurs du cahier des charges ont eu uniquement en vue le droit de stationnement dont il a été parlé n° 387; toutefois cette interprétation peut être discutée.

Quoi qu'il en soit, un « avertissement spécial » est dans tous les cas nécessaire pour que ce droit de loyer puisse être exigible.

4° Lorsque la manutention est faite par le personnel du chemin de fer sur l'embranchement, les taxes à payer sont celles « arrêtées par l'Administration », qui dispose ainsi d'un pouvoir absolu, comme en matière de frais accessoires (V. nos 257 et 313).

5° Enfin un tarif est fixé « pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel » sur l'embranchement. Ce tarif ne pourrait sans illégalité être majoré, même dans des traités ou tarifs homologués; il n'est susceptible d'aucune addition, car il comprend toutes les opérations, d'écriture ou autres, les manœuvres,

la traction, le séjour des wagons sur l'embranchement pendant le délai normal, en un mot tout ce qui rentre dans « la *fourniture* et l'*envoi* du matériel ».

1192. Les quelques remarques qu'on vient de faire ne doivent pas être perdues de vue dans l'étude des difficultés auxquelles peuvent donner lieu les *tarifs des embranchements particuliers*, véritables tarifs d'application homologués suivant les formes ordinaires, et qui règlent la circulation du matériel du chemin de fer sur les embranchements particuliers comme les tarifs généraux de grande et de petite vitesse règlent les conditions et taxes de transport sur l'ensemble du chemin de fer lui-même.

1193. Ces tarifs, qui sont très différents suivant les réseaux, font, comme on l'a vu n° 863, l'objet du chapitre II dans les tarifs spéciaux P. V. n° 29, intitulés : « Réglementations diverses ».

La première remarque à laquelle ils donnent lieu est précisément dans la place qui leur a été assignée, et dans l'impropriété de la désignation « tarif spécial P. V. » qu'on leur applique (1).

Bien que la très grande majorité des transports en provenance ou à destination des embranchements particuliers soient effectués, sur le chemin de fer, aux prix et conditions des tarifs spéciaux de petite vitesse, la réglementation applicable à ces embranchements n'est ni un tarif spécial, ni un tarif de petite vitesse : rien ne s'oppose à ce que les transports soumis à cette réglementation soient effectués aux conditions des tarifs généraux, et même à grande vitesse; en tout cas, l'article 62 du cahier des charges ne contient à cet égard aucune restriction.

1194. Parmi les dispositions des tarifs des embranchements particuliers qui méritent de retenir l'attention, l'une des plus importantes est celle relative à la fourniture du matériel aux embranchés. On a vu n° 1191, 2°, que le cahier des charges étant resté muet sur ce point, toute latitude est laissée aux contractants, et par consé-

---

(1) Les tarifs sur les embranchements particuliers ont été classés parmi les tarifs spéciaux en vertu d'une circulaire ministérielle du 14 février 1861. Les motifs invoqués à l'appui de ce classement sont que ces tarifs « n'intéressent, en effet, que les propriétaires de mines ou d'usines, c'est-à-dire un nombre très restreint d'expéditeurs, et, d'ailleurs, », ajoute cette circulaire, « les conditions et les prix varient, dans l'application, suivant les lignes auxquelles les embranchements se rattachent ». Pour l'auteur de cette circulaire, l'expression « tarif spécial » a évidemment un sens très éloigné de la définition qui en a été donnée nos 613 et 614.

quent aux tarifs, pour déterminer le mode de cette fourniture, le formalisme des demandes et le délai dans lequel elles devront être servies.

Les clauses y relatives des tarifs des divers grands réseaux peuvent se ramener à deux systèmes.

PREMIER SYSTÈME. — Sur les réseaux de l'*État* et du *Midi*, l'administration du chemin de fer « n'est tenue de fournir les wagons que lui demandent les propriétaires d'embranchements particuliers que suivant les convenances de son service, à la condition que les marchandises en provenance de ces embranchements parviennent à leur destination dans les délais déterminés par les tarifs généraux, spéciaux ou communs applicables, en prenant pour point de départ le lendemain du jour de la demande ».

Il en est de même, malgré quelques différences de rédaction, sur les réseaux de l'*Est*, de l'*Ouest* et de l'*Orléans*.

Le principe est analogue à celui qui s'applique aux demandes de wagons faites en vue d'un chargement à opérer dans une gare (V. n° 904) : c'est la demande qui détermine le point de départ des délais de transport, et le chemin de fer a toute l'étendue de ces délais pour fournir les wagons et les rendre à destination.

DEUXIÈME SYSTÈME. — Sur le réseau de *Paris-Lyon-Méditerranée* et sur celui du *Nord*, la compagnie doit fournir les wagons dans un certain délai à compter de la demande, mais celle-ci est sans influence directe sur les délais de transport applicables à l'expédition qui doit être chargée sur les wagons fournis.

On prendra pour exemple le tarif P. V. n° 29 P.-L.-M. (chap. II), qui s'exprime ainsi :

« ARTICLE PREMIER. — Les wagons à envoyer sur les embranchements particuliers, pour y prendre des marchandises à destination du chemin de fer, sont amenés par la compagnie à l'entrée des embranchements dans les trois jours de la réception de la demande qui lui en est faite par la remise d'une déclaration, établie conformément aux dispositions de l'article 44 des conditions d'application des tarifs généraux, etc.

« ART. 10. — Les délais de transport sur le chemin de fer courent à partir du jour où le wagon chargé a été remis à la compagnie par l'embranché.

« ART. 11. — Si l'embranché a réclamé, dans la déclaration mentionnée à l'article 1<sup>er</sup>, l'application d'un tarif spécial, le délai de trois jours fixé par ledit article pour la remise des wagons sera augmenté du délai supplémentaire accordé par le tarif spécial ou par les arrêtés



ministériels applicables aux transports exécutés aux conditions de ce tarif.

« Aucune revendication du tarif spécial n'est admise postérieurement à la remise de la déclaration. »

1195. Il résulte de ce qui précède que la demande de wagons sert toujours de point de départ soit au délai de transport soit au délai de fourniture; il est donc fort important pour l'intéressé, d'une part, de pouvoir établir que sa demande a été faite suivant les formes réglementaires, et de pouvoir préciser, d'autre part, à quel moment elle a été présentée.

Sur le réseau de Lyon on a pu voir que la demande de wagons « est faite par la remise d'une déclaration établie conformément aux dispositions de l'article 44 des conditions d'application des tarifs généraux ». Encore que la légalité d'une telle exigence soit des plus discutables, il est du moins certain que la compagnie ne saurait contester la validité d'une demande de wagons qui lui a été faite par ce moyen, c'est-à-dire par la remise d'une déclaration d'expédition contenant toutes les indications prescrites.

Sur les autres réseaux il n'est rien prévu, dans les tarifs P. V. n° 29, au sujet des demandes de wagons vides à fournir sur les embranchements, et comme il n'est rien prévu non plus à ce sujet dans le cahier des charges, il s'ensuit que les demandes de wagons ne sont astreintes à aucun formalisme particulier. Dans la pratique beaucoup d'expéditeurs se conforment aux règles de l'article 6 des tarifs spéciaux de petite vitesse (*supra*, n° 888 et suiv.) : c'est de leur part une très sage précaution. Mais si, pour une raison ou pour une autre, ils n'avaient point opéré ainsi, leurs demandes n'en seraient pas moins valables de quelque manière qu'elles eussent été faites, puisque, ainsi du reste que l'a reconnu un arrêt de la Cour de cassation, dans une affaire intéressant le réseau de l'État, « aucune forme particulière n'est prescrite, sur ce réseau, pour la demande de wagons vides que le propriétaire de l'embranchement adresse à l'administration » (1).

1196. Le délai pendant lequel l'embranché peut conserver les wagons est souvent supérieur, d'après les tarifs P. V. n° 29, au délai minimum prévu par le cahier des charges.

Ces mêmes tarifs déterminent aussi les heures qui seront consi-

---

(1) Cass. civ. 31 mars 1897 (Société des usines de Saint-Gobain c. Ch. de fer de l'État).

dérées comme heures de nuit, et qui, par suite, ne devront pas être comprises dans le délai de séjour des wagons. On mentionnera, à cet égard, un arrêt de la chambre civile, décidant que « dans le cas d'excédents de séjour comme dans celui de séjour normal, les heures de nuit doivent être défalquées sans distinction, pour le calcul des taxes à percevoir » (1).

Au reste, pour ces questions, il est prudent de se reporter toujours tant au texte du tarif P. V. n° 29 et du tarif appliqué à la marchandise, qu'au texte du cahier des charges.

1197. La même précaution doit être observée si l'on veut pouvoir juger sainement de la validité de cet « avertissement spécial » qui, d'après le cahier des charges, est nécessaire pour que des droits supplémentaires de loyer puissent être exigés (V. n° 1191, 3°, *in fine*).

Certains tarifs attribuent plus ou moins la valeur de cet avertissement spécial à la simple tenue contradictoire d'un état d'entrée et de sortie des wagons.

Voici par exemple comment s'exprime le tarif P. V. n° 29 du Midi (chap. II, art. 5) :

« Afin que les propriétaires des embranchements soient bien et dûment avertis, il sera tenu contradictoirement entre eux et la compagnie, un état indiquant les heures où chaque wagon a été mis à leur disposition par la compagnie au point de jonction des embranchements, et où ils l'ont remis à la disposition de la compagnie, au même point. »

Il est très douteux que les états ainsi prévus puissent satisfaire aux prescriptions du cahier des charges : celui-ci exigeant « impérativement », comme l'a constaté la Cour de cassation, « qu'un avertissement spécial rappelle aux embranchés la conséquence d'un retard de leur part... la simple constatation de l'heure à laquelle les wagons étaient livrés ne saurait équivaloir à l'avertissement spécial » (2).

A la vérité, à l'époque où avait eu lieu l'expédition litigieuse, le tarif applicable, sur le réseau intéressé, aux embranchements particuliers (tarif spécial n° 61), ne contenait rien ni au sujet de l'avertissement ni au sujet de la constatation de l'heure d'entrée et de sortie des wagons; mais il n'importe : étant donné le caractère de tarif maximum que l'on a reconnu, n° 1190, aux dispositions du cahier des charges concernant les embranchements particuliers, les tarifs

---

(1) Cass. civ. 21 mars 1900 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Société des mines de la Loire).

(2) Cass. req. 9 juin 1869 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Société des mines de Combé-rigol).

P. V. n° 29 ou autres ne peuvent consacrer des conditions moins avantageuses pour les expéditeurs, et la jurisprudence ci-dessus rappelée de la Cour de cassation est applicable à tous les cas.

**1198.** Les taxes fixées par les tarifs P. V. n° 29 pour la fourniture et l'envoi du matériel sur les embranchements particuliers sont ordinairement égales aux taxes maximum prévues pour le même objet par le cahier des charges. Les tarifs contiennent en outre certaines règles d'application, notamment des minimums de perception ou des conditions de tonnage, dont strictement la légalité pourrait être discutée, mais qui sont justifiées par des considérations de fait et rentrent suffisamment dans l'esprit général des textes.

**1199.** Dans le silence du cahier des charges, les taxes à percevoir sur la ligne principale doivent, en principe, être celles qui seraient applicables à une expédition quelconque partant de l'origine de l'embranchement ou y arrivant.

« L'embranchement concédé à un particulier sur un chemin de fer est un prolongement de la voie principale pour l'usage exclusif du concessionnaire (embranché), à qui il assure l'avantage d'une communication directe avec cette voie; la véritable gare de départ ou d'arrivée des marchandises qu'il expédie ou qu'il reçoit, se trouve au point de soudure de son embranchement avec la voie principale; dès lors, ces marchandises circulent sur la voie principale, dans toute l'étendue du réseau, sous l'empire du droit commun, dans les mêmes conditions et avec la même réciprocité d'obligations entre la compagnie et le concessionnaire (l'embranché), que celles de tout autre expéditeur ou destinataire quel qu'il soit (1). »

**1200.** Lorsque l'embranchement aboutit dans une gare, aucune difficulté: dans ce cas les marchandises doivent être considérées, au point de vue de l'application des tarifs, comme partant de cette gare ou y arrivant, et y étant chargées ou déchargées par l'expéditeur ou le destinataire: elles sont, en effet, remises chargées par l'expéditeur ou reçues sur wagon par le destinataire, au point de jonction de l'embranchement avec les voies de la gare. En conséquence, les frais d'enregistrement et de gare sont seuls dus.

L'arrêté fixant les frais accessoires a d'ailleurs pris le soin de stipuler qu'il ne serait dû aux points de jonction des embranchements particuliers, aucuns droits de transmission (V. n° 351), et d'autre part les tarifs P. V. n° 29 prévoient même, plus ou moins explicitement suivant les réseaux, qu'en cas d'application d'un prix ferme

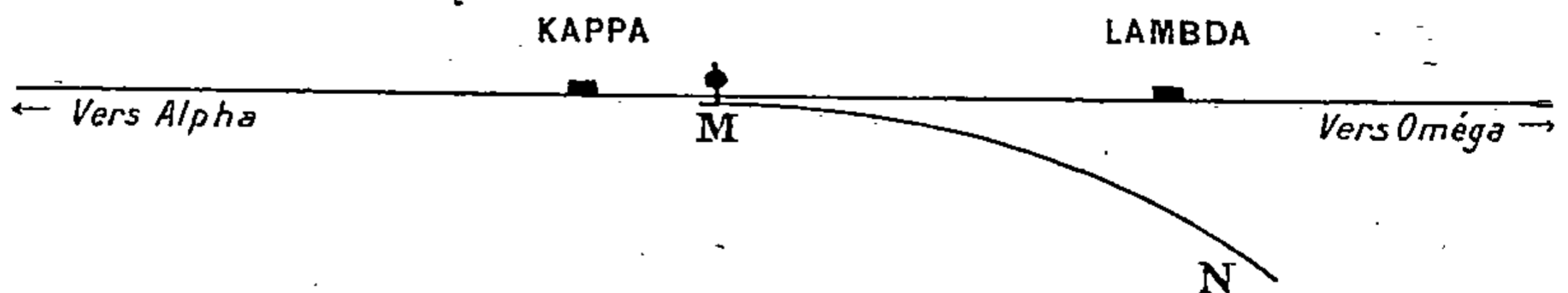
(1) Cass. civ. 24 déc. 1866 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Duchamp).

comprenant les frais de manutention, il y a lieu de déduire de ce prix 30 centimes, par tonne, pour le chargement ou le déchargement faits par les propriétaires des embranchements. Suivant un arrêt de la chambre civile, interprétant la clause y relative du tarif P. V. n° 29 Midi, cette déduction devrait être faite « sans exception » dans « tous les cas de prix fermes comprenant les frais de manutention », sans distinguer « si le parcours sur les lignes de la compagnie se divise ou non en plusieurs sections, les unes à prix fermes et les autres à prix kilométriques, ni si la section à prix fermes touche immédiatement ou non les embranchements particuliers » (1).

1201. Lorsque l'embranchement particulier n'aboutit pas dans une gare, il semble qu'il serait assez dans l'esprit de l'article 62 du cahier des charges et de l'arrêt cité n° 1199, de considérer comme gare le point où cet embranchement se soude à la ligne principale : c'est en ce point, en effet, qu'a lieu la remise des wagons entre le chemin de fer et le propriétaire de l'embranchement. Ce système n'a point prévalu, et l'on a préféré adopter, pour la portion de voie à parcourir, sur la ligne principale, entre le point de raccordement et la gare la plus proche, un mode de taxation qui fait l'objet de dispositions insérées dans les tarifs P. V. n° 29, chapitre II, des divers réseaux.

Ces dispositions laissent ordinairement aux intéressés le choix entre une taxe forfaitaire, qui varie suivant les cas, et l'application des tarifs ordinaires faite de la manière suivante : les marchandises en provenance de l'embranchement sont taxées comme si elles partaient de la gare située immédiatement avant l'embranchement, eu égard à la direction que doit prendre l'expédition ; celles à destination de l'embranchement sont taxées comme si elles étaient destinées à la gare venant immédiatement après.

Soit M N un embranchement particulier joignant au moyen de l'aiguille M, entre les gares de *Kappa* et de *Lambda*, la ligne d'*Alpha* à *Oméga*.



Les marchandises en provenance de l'embranchement auront à

(1) Cass. civ. 12 juin 1903 (Ch. de fer du Midi c. Despeaux).

payer à partir de M comme au départ de Lambda, si elles vont vers Alpha, et comme au départ de Kappa, si elles vont vers Oméga; celles à destination de ce même embranchement paieront comme pour Lambda si elles viennent du côté d'Alpha, et comme pour Kappa, si elles viennent du côté d'Oméga. Sans préjudice, bien entendu, des taxes qui pourront être dues pour la circulation sur l'embranchement lui-même.

Ce mode de taxation est évidemment peu compatible avec les dispositions de l'article 42 du cahier des charges, en vertu desquelles la perception doit avoir lieu d'après le nombre des kilomètres parcourus (V. n° 279), mais il ne paraît pas que sa légalité ait été contestée.

1202. On s'est demandé suivant quelles règles un embranchement particulier doit être considéré comme aboutissant dans une gare ou entre deux gares.

Cette question a été tranchée de la manière suivante par une décision ministérielle du 22 janvier 1889, adoptant un avis du comité consultatif des chemins de fer ainsi conçu :

« Le Comité,

« Considérant que, — sauf dans les gares dépourvues de voies de garage et par suite d'aiguilles, où la circonscription de la gare doit être fixée d'après un critérium particulier, qui pourrait être, par exemple, la longueur du plus long train comptée par moitié de chaque côté de l'axe du bâtiment des voyageurs, — et dans les gares contenant des voies de garage terminées en impasse, où il semble logique de comprendre ces voies dans la circonscription de la gare, alors même que le point terminus serait situé au delà de l'aiguille la plus éloignée, — il paraît rationnel d'admettre, d'une manière générale, qu'une gare finit avec les aiguilles extrêmes, c'est-à-dire avec l'extrémité la plus éloignée des voies de garage;

« Considérant que ce système a été adopté, dans les traités de gares communes à plusieurs compagnies, pour fixer l'étendue de la gare au point de vue de l'autorité du chef de gare et de la répartition des dépenses communes;

« Est d'avis qu'il y a lieu de considérer, en dehors des cas exceptionnels ci-dessus, que la circonscription d'une gare est limitée par les aiguilles extrêmes... »

La décision qui a adopté cet avis ne paraît pas avoir excédé les pouvoirs réglementaires du ministre; elle peut donc être considérée comme ayant force légale, tant pour les compagnies que pour le public. Quant aux hypothèses que cette décision laisse sans solution,

elles devraient être réglées, en cas de contestation, par les tribunaux ordinaires.

**1203.** Il importe de remarquer, en terminant, que les considérations développées au présent chapitre s'appliquent exclusivement aux embranchements qu'on a appelés *particuliers*, c'est-à-dire aux voies ferrées qui sont propriété privée. Les chemins de fer industriels et les voies ferrées des quais et ports peuvent faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique; dans ce cas, qu'ils soient exploités par l'État ou par des concessionnaires, ils ne cessent pas de faire partie du domaine public, absolument comme les chemins de fer et tramways ordinaires, et ils sont soumis aux mêmes règles que ceux-ci.

On peut citer notamment les embranchements ci-après, dont l'exploitation est confiée aux administrations des grands réseaux d'intérêt général :

*Chemins de fer de l'État.* — 1° Au titre de l'ancien réseau : les voies des ports de Blaye, de La Rochelle, de Nantes-État, de Paimboeuf, de Rochefort, des Sables-d'Olonne, de Tonnay-Charente; 2° comme succédant aux droits et obligations de la compagnie de l'Ouest : les voies des ports de Brest, de Caen, de Cherbourg, de Dieppe, de Duclair, de Fécamp, de Granville, du Havre, de Honfleur, d'Isigny-sur-Mer, de Javel (Paris-Grenelle), de Morlaix, de Pont-Audemer, de Redon, de Saint-Malo-Saint-Servan et de Trouville-Deauville.

*Compagnie du Midi :* les voies des quais de Bordeaux, rive gauche, et de Port-Vendres.

*Compagnie du Nord :* les voies des quais d'Abbeville, de Boulogne, de Calais, de Dunkerque, de Gravelines, de Le Tréport-Mers, de Rouen, de Saint-Valery-sur-Somme; celles des villes d'Arras, de Cambrai et de Douai.

*Compagnie d'Orléans :* les voies des quais de Bordeaux, rive droite, de Nantes et de Saint-Nazaire; les embranchements reliant les gares du Chevaleret au port d'Ivry-sur-Seine, de La Guerche au canal du Berry, de la Motte-Beuvron au canal de la Sauldre, de Lorient au bassin à flot de cette ville, de Montargis au canal de Briare.

*Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée :* les voies des ports ou gares d'eau de Besançon-Mouillère, de Chagny, de Chalon-sur-Saône, de Dijon-ville, de Marseille, de Roanne, de Saint-Jean-de-Losne et de Saint-Louis-du-Rhône.

Tous ces embranchements font l'objet de dispositions spéciales dans les tarifs P. V. n° 29 (chap. IX et X) des administrations chargées de leur exploitation.

## SECTION IV

*Transports dans des wagons appartenant à des particuliers.*

1204. L'admission, la circulation et l'entretien des wagons appartenant à des particuliers font l'objet de réglementations spéciales. — 1205. L'immatriculation d'un wagon a pour effet de l'incorporer au matériel de l'administration qui le reçoit. — 1206. Renvoi aux tarifs pour les règles applicables aux transports effectués sur des wagons appartenant à des particuliers.

1204. On a pu voir, n° 271, que l'article 42 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général prévoit implicitement la circulation, à petite vitesse, de wagons chargés appartenant, soit à des particuliers, soit à des administrations autres que celle du chemin de fer sur lequel lesdits wagons ont à circuler.

Mais, d'autre part, rien de semblable n'a été reporté dans les tarifs généraux de petite vitesse, et l'on a dû en faire la remarque, n° 842, à l'occasion de l'article 31 des conditions générales de ces tarifs, en expliquant les motifs de cette abstention.

Cependant l'usage s'est peu à peu introduit d'effectuer certains transports (v. g. de denrées, d'alcool, de vin, etc.), dans des wagons spéciaux (v. g. wagons réfrigérants et wagons-réservoirs) appartenant aux expéditeurs eux-mêmes, ou pris en location par eux auprès de sociétés privées.

Cette situation, relativement nouvelle, a nécessité une réglementation particulière : les tarifs spéciaux G. V. nos 21 (Or) et 121 (T-2 C), P. V. n° 29, chapitre IV, et n° 129, chapitre premier (T-2 C), déterminent les conditions d'admission, de circulation et d'entretien des wagons, sur les divers réseaux qu'ils peuvent être appelés à parcourir, ainsi que les taxes applicables tant à leur circulation qu'à leur stationnement à vide.

Comme on l'a déjà fait observer n° 845, ce ne sont pas là, à proprement parler, des tarifs spéciaux, et il y a lieu de faire à leur sujet une remarque identique à celle qu'on a formulée n° 1193 à propos de la réglementation applicable aux embranchements particuliers.

1205. Parmi les plus importantes des dispositions y relatives, peuvent être comptées les formalités d'*admission*.

« Les wagons-réservoirs, » dit, par exemple, le chapitre premier du

tarif P. V. n° 129, « doivent être immatriculés par l'une des six grandes compagnies de chemins de fer français, par l'administration des chemins de fer de l'État ou par une administration de chemins de fer étrangers dont le matériel est admis sur le réseau français; cette immatriculation rend les personnes ou entreprises, au nom desquelles elle est obtenue, responsables vis-à-vis des administrations de chemins de fer pour l'admission, la circulation à charge et à vide, l'entretien, le chômage, etc., des wagons-réservoirs, dans les termes prévus au présent chapitre.

« Les plans des véhicules et les conditions de leur exécution doivent être soumis à l'approbation de l'administration à laquelle l'immatriculation est demandée.

« Les demandeurs doivent donner au chemin de fer les moyens de contrôler l'accomplissement de ces conditions, notamment en ce qui concerne la qualité des matières employées à la construction...

« Les essieux, les roues, les boîtes à huile, les attelages, les ressorts, les freins, etc., doivent présenter toutes les garanties de sécurité exigées par l'administration du chemin de fer pour son matériel neuf. . . . .

« Les wagons-réservoirs ne sont immatriculés et admis à circuler qu'après leur réception par l'administration à laquelle ils sont présentés à cette fin. »

L'autorité judiciaire a estimé, aux trois degrés de juridiction, que l'immatriculation ainsi prévue constituait une sorte d'incorporation du wagon dans le matériel de la compagnie qui le reçoit, laquelle devient ainsi responsable, vis-à-vis des expéditeurs et destinataires qui utiliseraient ultérieurement ce wagon pour leurs transports, des défauts d'entretien ou de construction qu'il pourrait présenter.

L'exemple est caractéristique et les décisions fort explicites.

Un expéditeur avait remis à la gare de Rivesaltes (réseau du Midi), pour être expédié à Saint-Michel-sur-Charente, un wagon-réservoir rempli de vin, wagon immatriculé par la compagnie du Midi, au nom de Joseph Sauvy, négociant à Perpignan. La rupture de deux plaques de garde nécessita l'arrêt du wagon en cours de route pour les réparations à faire d'urgence, et, par suite de cet accident, l'expédition ne put être livrée au destinataire dans les délais réglementaires.

Le tribunal de commerce de Perpignan a, par jugement du 28 octobre 1904, condamné la compagnie du Midi à des dommages-intérêts envers l'expéditeur et le destinataire, qui l'avaient tous deux actionnée. La Cour de Montpellier a confirmé le 9 février 1905, le jugement de



première instance. Enfin, sur le pourvoi de la compagnie, la Cour de cassation a statué en ces termes :

« Sur le moyen unique de cassation pris de la violation des articles 1134, 1135, 1249 et suivants, 1717, 1720, 1721, 1724, 1732, 1782 et suivants du Code civil; 97 et 103 du Code de commerce; du tarif spécial commun P. V. n° 129 et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

« Attendu que le pourvoi fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré la compagnie des chemins de fer du Midi responsable d'un retard dans le transport d'un wagon-réservoir, retard provenant de réparations urgentes faites à ce wagon en cours de route, alors qu'en pareil cas le tarif P. V. n° 129 exonère le voiturier de toute responsabilité vis-à-vis du propriétaire du véhicule et que, par la remise à la compagnie de ce wagon qu'il avait loué, l'expéditeur avait assumé, de plein droit, au regard de celle-ci, toutes les obligations imposées au propriétaire par le tarif;

« Mais attendu qu'aux termes du tarif spécial commun P. V. n° 129, pour qu'un wagon-réservoir soit admis à circuler sur une ligne de chemin de fer, il faut que ce wagon ait été *immatriculé*, c'est-à-dire que les plans du véhicule et les conditions de leur exécution aient été préalablement soumis à l'approbation de l'administration à laquelle l'immatriculation a été demandée; que la compagnie ait eu des moyens de contrôler l'accomplissement de ces conditions, notamment en ce qui concerne la *qualité* des matières employées à la construction; enfin, que les différentes pièces composant le véhicule aient été reconnues comme conformes aux prescriptions réglementaires et présentant toutes les garanties de sécurité exigées par l'administration des chemins de fer pour son matériel neuf;

« Attendu que si cette immatriculation rend les personnes ou entreprises, *au nom* desquelles elle est obtenue, responsables vis-à-vis des administrations de chemins de fer dans les cas prévus audit tarif, ces compagnies ne sont point exonérées de leur responsabilité vis-à-vis de l'expéditeur, telle qu'elle résulte du contrat de transport; — qu'en effet, l'expéditeur ne pouvant faire usage que d'un wagon *immatriculé* et ainsi virtuellement incorporé au matériel de la compagnie, c'est à la compagnie, responsable de sa réception dans les termes du tarif ci-dessus rappelé, qu'il a fait confiance et non au propriétaire dudit wagon, pour son utilisation par la compagnie; qu'il n'a donc point assumé, par cette location, les obligations imposées par le tarif au seul propriétaire;

« Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué et qu'il n'a même jamais été contesté que l'immatriculation du wagon-réservoir litigieux a été obtenue, non par les fils Nicolas, simples expéditeurs, mais par un sieur Sauvy, propriétaire dudit wagon-réservoir, contre qui le recours de la compagnie est réservé; — qu'en rejetant, dans ces conditions, les conclusions de la demanderesse, l'arrêt attaqué, régulièrement motivé, loin de violer les textes visés au pourvoi, en a fait une exacte application;

« Par ces motifs, rejette, etc. (1). »

En définitive, lorsqu'un expéditeur fait usage d'un wagon imma-

---

(1) Cass. req. 29 avril 1907 (Ch. de fer du Midi c. Nicolas et autres).

tricolé, l'administration chargée du transport demeure responsable à son égard, conformément aux règles ordinaires, et en vertu du contrat de transport intervenu entre elle et lui.

1206. Indépendamment des dispositions des tarifs spécialement applicables aux wagons fournis ou loués par les expéditeurs, le transport des marchandises chargées sur ces wagons est généralement prévu, réglementé et taxé par les tarifs ordinaires : c'est donc dans ces tarifs qu'il faut chercher les conditions de prix, de délai ou autres, de ce transport, en y ajoutant, s'il y a lieu, les prescriptions de la réglementation spéciale.

## SECTION V

### *Services extérieurs.*

#### § 1. — Factage, camionnage, correspondance, réexpédition.

1207. Le factage et le camionnage des marchandises à l'arrivée sont, dans certains cas, des services obligatoires. — 1208. Énumération de ces cas. — 1209. L'obligation d'effectuer le factage et le camionnage subsiste quand bien même aucun service n'aurait été organisé dans ce but. — 1210. Distinction entre les services de *factage*, de *camionnage*, de *correspondance* et de *réexpédition*. — 1211. Tout traité en vue de l'un de ces services doit faire l'objet d'une approbation ou d'une homologation administrative. — 1212. Cette approbation emporte force légale. — 1213. Le principe de l'égalité s'applique à l'exploitation des services extérieurs. — 1214. Les destinataires peuvent prendre livraison en gare des expéditions stipulées livrables à domicile. — 1215. De même, des expéditions qui ne doivent être livrées à domicile que par suite du silence de la déclaration d'expédition. — 1216. Les frais de factage ou de camionnage payés au départ peuvent être réclamés par l'ayant droit (expéditeur, destinataire ou camionneur). — 1217. Les destinataires peuvent signifier au chemin de fer, une fois pour toutes, qu'ils prendront toujours livraison en gare. — 1218. Le destinataire peut faire donner à l'expédition livrable à domicile une destination différente de celle indiquée par l'expéditeur. — 1219. Renvoi, pour les taxes et conditions, aux tarifs concernant spécialement les services extérieurs. — 1220. Accomplissement des formalités d'octroi ou autres analogues en cas de livraison à domicile. — 1221. La livraison « à domicile » doit être faite sur le seuil du domicile du destinataire. — 1222. Délais pour les opérations de factage et de camionnage.

1207. L'article 52 du cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt général impose à l'entreprise concessionnaire l'obligation « de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires, de toutes les marchandises qui lui sont confiées ».

Il résulte de cette disposition que le factage et le camionnage effectués sous la responsabilité de l'administration du chemin de fer,

sont obligatoires seulement à l'arrivée, et pour les expéditions de *marchandises*, à grande ou à petite vitesse, à l'exclusion des transports de voyageurs, d'animaux et de bagages.

1208. D'après le paragraphe suivant du même article 52, il faut en outre, pour que le factage et le camionnage soient obligatoires, trois conditions :

1° Le domicile du destinataire doit être dans le rayon de l'octroi de la ville desservie par la gare;

2° Cette ville doit compter une population agglomérée de 5 000 habitants au moins;

3° Son centre (la mairie) ne doit pas être situé à plus de 5 kilomètres de la gare.

En dehors de ces limites ou conditions, le factage et le camionnage ne sont pas obligatoires, c'est-à-dire que les compagnies peuvent établir ou non de tels services, suivant ce qu'elles jugent à propos, sans que l'Administration ait le pouvoir de les y contraindre.

1209. Mais, inversement, toutes les fois que les diverses conditions énumérées en l'article 52 du cahier des charges sont remplies, les compagnies sont tenues, lorsqu'elles en sont requises par les expéditeurs ou les destinataires, de faire le factage ou le camionnage, alors même qu'elles n'auraient encore organisé aucun service dans ce but.

1210. Avant d'aller plus loin dans l'étude de cette importante question des transports en deçà et au delà du chemin de fer, il importe de dire quelques mots des diverses désignations qu'on applique aux opérations qu'ils comportent.

Le factage et le camionnage se trouvent implicitement définis par l'article 52 précité du cahier des charges : ce sont les opérations de livraison des marchandises au domicile des destinataires. La seule distinction à faire est que le factage, théoriquement transport par facteur, s'applique exclusivement aux colis, généralement de poids peu élevé, qui ont été transportés à grande vitesse sur le chemin de fer, tandis que le camionnage, ou transport sur camion, s'applique aux marchandises, ordinairement plus lourdes et souvent même expédiées en vrac, dont le transport a eu lieu à petite vitesse.

L'usage a étendu le sens de ces deux expressions à l'apport en gare des marchandises destinées à être transportées ensuite par le chemin de fer.

Finalement, on entend ordinairement par *factage* et *camionnage* le transport, de la gare au domicile du destinataire ou du domicile de l'expéditeur à la gare, des marchandises qui sont arrivées ou qui doivent partir par le chemin de fer.

Mais, indépendamment de ces deux termes, on rencontre soit dans les tarifs, soit dans le langage usuel, les expressions de « correspondance » et de « réexpédition », dont la signification est assez voisine et n'a pas toujours été nettement précisée.

« *Correspondance* » se dit plutôt des transports à grande vitesse : voyageurs et même marchandises; pour les voyageurs on dit « omnibus » lorsque le trajet est court ou restreint à l'enceinte de la localité desservie par la gare.

« *Réexpédition* » ne s'applique qu'aux marchandises et principalement à la petite vitesse. Cette expression désigne, en outre, l'opération consistant à renvoyer sur une nouvelle destination une expédition dont le transport est terminé ou a été interrompu.

Si les compagnies n'avaient organisé sous leur responsabilité que les services de factage et de camionnage à l'arrivée obligatoires dans les conditions prévues par l'article 52 du cahier des charges, on pourrait appeler correspondance et réexpédition tous les autres services établis d'accord avec elles par des entrepreneurs particuliers. Mais, en pratique, les compagnies organisent sous leur propre responsabilité beaucoup plus de services qu'elles ne sont rigoureusement tenues de le faire, et, en fin de compte, le sens adopté communément dans le langage technique des chemins de fer réserve les expressions de factage et de camionnage aux services de transports de marchandises, en deçà ou au delà du chemin de fer, établis par les administrations obligatoirement ou facultativement, *sous leur propre responsabilité et pour leur propre compte*; quant aux expressions de correspondance et de réexpédition, elles désignent les services organisés par d'autres entrepreneurs, *sous la responsabilité de ceux-ci*, mais en vertu d'un accord avec la compagnie, et, ainsi qu'il va être expliqué, avec l'autorisation de l'Administration supérieure.

En présence de ces imprécisions dans la terminologie, on ne doit attacher aucune importance à des désignations qui, au demeurant, sont sans intérêt au point de vue juridique. Les questions d'attribution de responsabilité dépendent des circonstances du fait et non de la qualification du service qui en est l'auteur : une administration ne saurait être responsable de son correspondant lorsque celui-ci se sera engagé envers les tiers en dehors du traité qu'il a conclu avec elle; mais elle pourra au contraire être responsable d'un camionneur libre, c'est-à-dire qui n'est lié avec elle par aucun contrat permanent,

si elle lui a, même accidentellement, confié un transport dont elle devait assumer la charge.

**1211.** Quel que soit le nom que l'on donne aux services de transport en deçà et au delà du chemin de fer, qu'il s'agisse de services obligatoires ou de services facultatifs, de services effectués sous la responsabilité du chemin de fer ou en dehors de cette responsabilité, l'approbation ministérielle est dans tous les cas nécessaire aux traités ou tarifs auxquels une administration de chemin de fer participe.

1° *Pour le factage et le camionnage obligatoires* à l'arrivée dans les limites prévues par l'article 52 du cahier des charges, cet article stipule que les prix à percevoir seront *fixés* par l'Administration sur la proposition de la compagnie. Ces prix peuvent donc être comparés, tant au point de vue du mode de fixation (V. n° 313) qu'au point de vue de leur nature (V. n° 310), à de véritables frais accessoires.

2° *Pour le factage et le camionnage facultatifs*, soit au départ, soit à l'arrivée hors des limites fixées par l'article 52, on peut leur appliquer les termes très généraux de l'article 44 de l'ordonnance de 1846 pour exiger l'homologation des prix proposés par les compagnies (V. n° 254).

3° Enfin *pour la correspondance et la réexpédition*, il suffit de se rappeler que tout traité avec un entrepreneur de transports en vue d'un service de cette nature tombe sous l'application de l'article 53, ainsi conçu, du cahier des charges :

« ART. 53. — A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845 (1), de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

« L'Administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus,

(1) Il s'agit, non de la loi sur la police des chemins de fer, dont il a été parlé n° 168, mais d'une loi de même date relative au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, avec embranchements de Lille sur Calais et Dunkerque, au chemin de fer de Creil à Saint-Quentin et au chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck. L'article 53 du cahier des charges reproduit à peu près textuellement l'article 14 de cette loi; toutefois, celui-ci applique en outre à l'inobservation des interdictions qu'il prononce « les peines portées par l'article 419 du Code pénal » (emprisonnement d'un mois à un an et amende de 500 à 10 000 francs); cette disposition n'a pas été reproduite dans le cahier des charges, qui ne comporte, du reste, aucune sanction pénale directe.

prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer. »

Les pouvoirs attribués à l'Administration par cet article comportent évidemment le droit de mettre à l'approbation des traités, qui lui sont obligatoirement présentés, telles conditions qu'elle juge à propos.

1212. Tout traité ou tarif de factage, de camionnage, de correspondance ou de réexpédition, doit donc faire l'objet d'une décision ministérielle d'approbation ou d'homologation.

Grâce à cette décision, qui est de celles prévues par l'article 76 du règlement de 1846-1901 (V. n° 169), les traités et tarifs approuvés reçoivent, pour les faits intéressant l'exploitation du chemin de fer, mais pour ceux-là seulement, la même force légale que tout autre règlement ou tarif, dûment homologué, concernant cette exploitation.

1213. Les services extérieurs demeurent, comme toutes les autres opérations des concessionnaires, assujettis à l'observation du grand principe d'égalité dans l'application des tarifs et règlements. D'ailleurs l'article 52 du cahier des charges a le soin de rappeler, dans son troisième alinéa, que les tarifs de factage et de camionnage « seront applicables à tout le monde sans distinction », du moins à tous ceux qui voudront user des services qui sont organisés sous le couvert du chemin de fer ou d'accord avec lui.

1214. Expéditeurs et destinataires ont en effet la faculté d'user de ces services, mais non l'obligation; l'alinéa final de l'article 52 du cahier des charges en a fait l'objet d'une stipulation expresse :

« Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises. »

Cette disposition s'applique aussi bien aux expéditions livrables à domicile qu'aux expéditions livrables en gare, et à la grande comme à la petite vitesse. La jurisprudence a, du reste, reconnu depuis longtemps aux destinataires le droit de prendre livraison en gare alors même que les expéditions leur ont été adressées à domicile :

« La mention de la livraison à domicile, faite sur les feuilles d'expédition de la compagnie, d'accord avec l'expéditeur, n'est qu'une simple indication de la volonté présumée du destinataire, — indication qui autorise la compagnie à présenter la marchandise à domicile, mais qui devient sans effet,

par la manifestation de la volonté contraire, lorsque le destinataire a fait connaître, en temps opportun, son intention de recevoir lui-même ou de faire recevoir la marchandise à la gare (1). »

**1215.** Il en est de même *a fortiori* lorsque l'expédition, étant faite à grande vitesse, ne devait être livrée à domicile que par suite du silence de la déclaration (V. n° 778); un arrêt relativement récent de la chambre civile, précisément applicable à ce cas, rappelle en termes identiques le principe déjà posé par l'arrêt de 1861 dont un extrait a été cité sous le numéro précédent :

« Les compagnies de chemins de fer ne peuvent se prévaloir d'une stipulation de livraison à domicile lorsque le destinataire, usant de la faculté qui lui est accordée par l'article 52 du cahier des charges, a fait connaître en temps opportun son intention de recevoir lui-même ou faire recevoir sa marchandise à la gare (2). »

**1216.** Enfin, alors même que l'expédition a été stipulée livrable à domicile et faite franco, le destinataire n'en conserve pas moins le droit de faire faire le factage ou le camionnage par les moyens de son choix. Dans ce cas, les taxes déjà payées à ce titre à l'administration du chemin de fer peuvent être répétées contre elle, soit par le destinataire, soit par l'intermédiaire qui a pris livraison en son nom (3).

« L'arrêt attaqué constate, d'une part, que le montant de la réclamation de Belland contre la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée représente les sommes versées à ladite compagnie par les expéditeurs pour le camionnage de marchandises expédiées franco, livrables à domicile; d'autre part, que ces camionnages ont été effectués par Belland, choisi à cet effet par les divers destinataires, et désigné par eux à la demanderesse en cassation;

« Pour repousser l'action en paiement des sommes litigieuses, la compagnie soutient qu'aucun lien de droit n'existe entre elle et le camionneur, étranger aux stipulations de la lettre de voiture, et qu'elle ne pourrait être redevable desdites sommes qu'aux expéditeurs ou aux destinataires;

« Mais, nonobstant la mention de « livraison à domicile » insérée dans la feuille d'expédition par l'expéditeur et la compagnie, et sauf convention contraire, le destinataire conserve la faculté que lui réserve expressément l'article 52 prérappelé, de faire opérer par un intermédiaire de son choix le camionnage des colis à son domicile; d'un autre côté, tout expéditeur qui stipule le transport d'une marchandise pour la faire parvenir à une personne déterminée, stipule évidemment dans les termes de l'article 1121

(1) Cass. civ. 17 juill. 1861 (Ch. de fer du Midi c. Bardou et Prat).

(2) Cass. civ. 6 juill. 1903 (Ch. de fer de l'Ouest c. Lecourtois).

(3) D'après un arrêt du Conseil d'État du 20 mai 1898 (Gaillarde et Massot c. Ch. de fer du Midi), cette règle ne serait pas applicable aux colis postaux.

du Code civil (*supra*, 118, p. 55, note), c'est-à-dire pour le destinataire et, éventuellement, par voie de conséquence, pour le voiturier que celui-ci choisira, d'après le droit qui lui est également réservé, à l'effet de camionner la marchandise de la gare à son domicile;

« Dans les circonstances de la cause, en déclarant que Belland a qualité pour réclamer à la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée le prix des transports par lui effectués à son lieu et place, l'arrêt attaqué n'a violé ni les articles invoqués par le pourvoi, ni aucune autre disposition de loi (1). »

Il est à remarquer que, dans cette affaire, la compagnie ne plaidait pas l'irrecevabilité de toute demande en restitution des frais de camionnage payés par les expéditeurs, mais seulement le défaut de qualité du demandeur : elle « ne niait point avoir le prix de ces camionnages dans sa caisse, mais alléguait qu'elle ne pouvait être tenue de le payer au camionneur qui les avait effectués, et qu'elle n'en était redevable qu'aux expéditeurs, qui les avaient payés par avance » (2).

1217. Il est admis sans conteste que si le destinataire signifie une fois pour toutes à la compagnie qu'il entend faire par ses propres moyens le factage et le camionnage des expéditions qui lui sont adressées, la compagnie est tenue de se conformer à cet ordre (3). Toutes les expéditions à l'adresse de ce destinataire doivent, par la suite, être considérées comme étant livrables en gare, notamment au point de vue des retards et des frais de magasinage (4) : il ne pourra y avoir retard que si la livraison a été demandée en vain après l'expiration des délais de transport (V. n° 440), et il ne pourra être perçu de frais de magasinage qu'après envoi de la lettre d'avis (V. n° 368).

1218. Enfin, de ce que « la mention *livrable à domicile* inscrite par l'expéditeur sur la déclaration d'expédition n'est qu'une simple indication de la volonté présumée du destinataire », il s'ensuit « qu'à moins de convention contraire, le destinataire reste maître de prendre livraison en gare ou de donner à l'expédition une autre direction » ; en conséquence on ne saurait faire grief à l'administration du chemin

---

(1) Cass. civ. 2 déc. 1891 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Belland).

(2) Cour d'Orléans, 1<sup>er</sup> mai 1889.

(3) Dans ce sens, Cass. civ. 17 juill. 1861 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Prévoton).

(4) Il semblerait résulter d'un jugement du tribunal civil de Figeac du 3 décembre 1909 (Macabiau c. Ch. de fer du Midi), que les administrations doivent, lorsqu'une expédition stipulée à domicile est livrée en gare à la demande du destinataire, bénéficier du délai de factage (ou de camionnage) bien qu'elles n'aient pas procédé à cette opération ; mais une telle opinion, à demi justifiée en l'espèce par le fait que la demande de livraison s'était produite pour une expédition déjà en cours, serait parfaitement insoutenable en tant que thèse générale.



de fer qui avait reçu, « à la gare de Flers, une balle de cotonnades pour être expédiée, en port dû, par petite vitesse, à Ludovic Plaud fils, 28, rue du Marchix, à Nantes », d'avoir obtempéré aux ordres de ce destinataire lui prescrivant « d'opérer le camionnage du colis à un autre domicile, dans la même ville, 4, rue Olivier-de-Clisson, où il en a pris livraison » (1).

**1219.** Les conditions des tarifs applicables aux transports en deçà ou au delà de la voie ferrée sont très variables suivant les circonstances : c'est à ces tarifs ou aux traités passés avec les entrepreneurs qu'il faut se reporter pour l'étude de chaque cas particulier. Toutefois, en ce qui concerne tout au moins les services obligatoires, on peut poser les trois règles générales ci-après :

1° Les manutentions nécessitées par les vérifications de l'octroi font partie du factage et du camionnage; le chemin de fer est tenu d'effectuer gratuitement ces opérations pour les marchandises qu'il livre à domicile;

2° Le factage et le camionnage à l'arrivée sont terminés quand la marchandise est remise à la porte du domicile du destinataire;

3° Les délais de factage et de camionnage fixés par les tarifs (suivant les mêmes règles que les prix) s'ajoutent aux délais de transport; leur point de départ est, pour une expédition stipulée à domicile, la fin du délai réglementaire de livraison applicable aux expéditions livrables en gare (V. n° 1222).

**1220.** Au sujet de la première de ces règles, il y a lieu d'observer que la livraison à domicile est ordonnée tantôt par l'expéditeur, en cas de stipulation à domicile formulée par lui sur la déclaration d'expédition, tantôt par le destinataire, lorsque celui-ci donne l'ordre au chemin de fer de lui apporter à domicile les marchandises primitivement adressées en gare.

On a déjà vu, n° 779, que, dans le premier cas, l'expéditeur est tenu de fournir au chemin de fer les éléments de la déclaration qu'il aura à faire; de même il appartient au destinataire qui demande la livraison à domicile, de mettre le chemin de fer à même de remplir ses obligations à cet égard.

D'autre part, la livraison à domicile entraînant le paiement préalable des droits d'octroi ou autres analogues qui peuvent être dus, le montant de ces droits, avancés ainsi nécessairement, se trouve garanti par le privilège de l'article 2102 du Code civil (V. n° 46), et

---

(1) Cass. civ. 21 nov. 1910 (Ch. de fer de l'Ouest c. Halbout et C<sup>ie</sup>).

il est en tout cas répétable, même après la livraison, contre celui qui a donné l'ordre que cette livraison soit faite à domicile.

1221. La deuxième des règles indiquées n° 1219 présente quelques difficultés dans son application.

Il est certain qu'une fois la marchandise sur le seuil de son domicile, le destinataire ne saurait exiger des manutentions supplémentaires comme, par exemple, la descente d'une barrique de vin en cave (1); mais, d'autre part, il paraît non moins certain que si le destinataire n'occupe pas une maison tout entière, la livraison doit avoir lieu à l'entrée même des locaux spécialement affectés à son usage, à quelque étage qu'ils se trouvent. C'est là, non ailleurs, que les colis doivent, sauf empêchement matériel, lui être présentés, parce que là seulement commence son domicile; il serait inadmissible qu'un camionneur vînt simplement le prévenir qu'il a un colis pour lui, en bas, sur la rue: le seul fait que ce camionneur a été obligé, pour parler au destinataire, de venir jusqu'à la porte de l'appartement, entraîne obligation de présenter le colis à cette porte (2), ou même à l'entrée de la cave, si ledit colis n'a pas été monté de prime abord, et si cette entrée n'est pas plus éloignée que celle de l'appartement.

Mais les difficultés sont assez rares : l'accord s'établit ordinairement entre le camionneur et le destinataire moyennant une légère rétribution que ce dernier paie au premier; aussi la jurisprudence ne fournit-elle sur cette question aucun document décisif.

Quoi qu'il en soit, la livraison ne saurait être parfaite qu'au moment où le représentant du chemin de fer s'est dessaisi, entre les mains du destinataire, de l'objet transporté (V. n° 90); dès lors, contrairement à une opinion assez généralement répandue, on doit admettre que si le camionneur monte les colis à l'étage ou les descend à la cave, le chemin de fer ne cesse pas d'être responsable des accidents et avaries qui peuvent survenir au cours de cette opération, jusqu'au moment où le destinataire devra être réputé avoir pris effectivement possession des objets.

---

(1) Trib. civ. Seine 2 févr. 1898 (Jaeck c. Cabaret et Rouyer). Il s'agissait, en l'espèce, d'un accident arrivé à Jaeck, destinataire, pendant qu'il descendait en cave, avec l'aide de Cabaret, charretier de Rouyer, celui-ci camionneur de la compagnie de l'Est, une pièce de vin livrée à domicile pour le compte de ladite compagnie. Jaeck poursuivait seulement Cabaret comme auteur de l'accident, et Rouyer comme patron responsable; sa demande a été déclarée non recevable à l'égard de ce dernier, mis en conséquence hors de cause, et elle a été rejetée comme mal fondée à l'égard de Cabaret.

(2) Conf. Trib. com. Agen, 1<sup>er</sup> avril 1910 (A. Durand c. Ch. de fer du Midi et Sentilles).

1222. L'Administration supérieure, devant toujours, pour les raisons qui ont été indiquées plus haut, être appelée à donner son approbation aux traités et aux tarifs pour le factage et le camionnage, possède ainsi indirectement le droit de fixer aussi les délais alloués pour ces opérations.

Ces délais sont ordinairement réglés par espèces, c'est-à-dire pour chaque gare; on peut toutefois citer, comme document d'ordre général, outre l'article 5 de l'arrêté de 1866 (*supra*, n° 459), une circulaire ministérielle du 22 janvier 1909, qui s'exprime ainsi :

« D'après l'avis du comité consultatif des chemins de fer, et par application de l'article 52 du cahier des charges, je fixe le délai de factage à vingt-quatre heures, au maximum, pour toutes les localités où il n'existe pas actuellement de délai, ou pour lesquelles le délai est supérieur à ce chiffre.

« Il devra d'ailleurs être spécifié que ce délai court :

« Soit de l'heure effective de l'arrivée du train, soit de l'heure du dépôt dans les bureaux de ville, s'il s'agit de la livraison d'une marchandise à domicile ou de l'enlèvement d'une marchandise déposée dans un bureau;

« Soit à partir du moment où l'ordre écrit d'enlèvement ou de livraison aura été reçu par la gare, s'il s'agit de marchandises à prendre à domicile, ou d'expéditions primitivement adressées en gare, et livrées ensuite à domicile, sur l'ordre des destinataires.

« Vous aurez à remanier dans ce sens les traités de factage de votre réseau au fur et à mesure de leur renouvellement. »

On mentionnera également un arrêté ministériel du 16 mars 1884, aux termes duquel « les délais de factage à Paris et dans les autres grandes villes qui seraient ultérieurement désignées, sont fixés ainsi qu'il suit :

« 1° Cinq heures pour les denrées alimentaires à destination des halles et marchés;

« 2° Dix heures pour tous les autres articles de messagerie. »

Ces délais doivent être comptés « à partir de l'arrivée effective du train réglementaire qui a dû effectuer le transport » (1) et, pour le calcul du second, on doit déduire les heures de nuit « telles qu'elles sont déterminées par l'article 5 de l'arrêté du 12 juin 1866 pour la livraison en gare des expéditions de grande vitesse » (*supra*, n° 459); un délai supplémentaire de deux heures peut être accordé « pendant les jours correspondant, chaque année, à des arrivages exceptionnels et à une surcharge périodique du service de factage ».

(1) Il ne s'agit donc que du factage à l'arrivée.

## § 2. — Bureaux de ville.

1223. Les bureaux de ville sont ordinairement des succursales des gares. — 1224. Dans ce cas, c'est dans ces bureaux que se forme le contrat de transport. — 1225. Les tarifs de factage et de camionnage prévoient généralement le temps qui sera alloué, en sus des délais ordinaires, pour le transport du bureau de ville à la gare. — 1226. Mais ils sont le plus souvent muets en ce qui concerne le transport en sens inverse. — 1227. Dans le silence des tarifs aucune rétribution n'est due pour les transports entre le bureau de ville et la gare.

1223. Dans les villes d'une certaine importance, les compagnies établissent en général des « bureaux de ville », qui sont desservis soit par leurs employés, soit par un personnel soumis étroitement à leur surveillance.

Ces bureaux de ville fonctionnent souvent comme annexes des gares, pour l'expédition des colis et même pour leur livraison. Ils peuvent rendre ainsi de grands services au public, notamment si la gare elle-même est éloignée du centre de la population, ou si la ville occupe une étendue considérable.

1224. Lorsque les bureaux de ville, fonctionnant comme annexes des gares, pèsent, enregistrent, reçoivent les marchandises et en délivrent récépissé, le contrat de transport se forme dans ces bureaux.

Mais le délai de transport court-il à partir de ce moment, exactement comme si la marchandise avait été remise dans une gare? Oui, en principe, c'est-à-dire si les tarifs sont muets à cet égard, et c'est en vain, dans ce cas, qu'une compagnie prétendrait faire subir, aux marchandises qu'elle relève dans ses bureaux de ville, les délais de factage ou de camionnage applicables aux marchandises qu'elle prend au domicile des expéditeurs : les bureaux de ville « ne peuvent, à aucun point de vue, être assimilés au domicile des expéditeurs; d'ailleurs, en pareille matière, tout est de droit étroit, et les délais, spécialement accordés pour un cas précis et déterminé, ne peuvent être étendus à un autre cas, sous prétexte d'analogie » (1).

1225. En fait, les tarifs de factage et de camionnage prévoient presque toujours le cas, et, conformément à la circulaire du 22 janvier 1909 citée n° 1222, stipulent, pour le transport du bureau de ville à la gare, un délai égal à celui qui s'applique aux expéditions prises à domicile. Toutefois cette règle ne s'est pas encore complètement généralisée.

---

(1) Cass. civ. 24 mai 1869, déjà cité n° 182.

Voici, à titre d'exemple, comment s'exprime le tarif de factage dans Paris du réseau de l'Est ;

« Au départ, les articles de messagerie, marchandises à grande vitesse, finances et valeurs remis dans les bureaux de ville de la compagnie, ou enlevés à domicile, sont transportés à la gare et expédiés par chemin de fer au plus tard dans les vingt-quatre heures de leur remise dans les bureaux de ville, ou dans les quarante-huit heures de la réception, par la gare, de l'ordre d'enlèvement à domicile. »

Dans tous les cas, les dispositions de l'arrêté du 12 mai 1883 (*supra*, n° 794) sont sans effet sur le calcul des délais de factage, qu'on doit compter, comme tous les autres délais, abstraction faite de l'heure réelle où sont effectuées les opérations correspondantes, et du temps employé à ces opérations.

**1226.** Les mêmes tarifs sont ordinairement muets sur le délai de livraison dans les bureaux de ville. Si l'on applique à ce cas la jurisprudence de l'arrêt du 24 mai 1869 cité n° 1224, on en devra conclure qu'une expédition adressée bureau restant doit être mise à disposition du destinataire, en ce bureau, dans les mêmes délais et suivant les mêmes règles qu'une expédition adressée en gare.

**1227.** Ce qui a été dit des délais peut s'appliquer aux prix : dans le silence des tarifs, une expédition prise ou livrée dans un bureau de ville n'a aucune taxe supplémentaire à acquitter pour le transport entre ce bureau et la gare dont il dépend.

Pour cette question, comme pour les précédentes, il y a lieu de s'enquérir, le cas échéant, du régime spécialement applicable au bureau considéré.

---

## CHAPITRE II

# TRANSPORTS ET SERVICES AUXQUELS LES RÈGLES ORDINAIRES SONT, EN PRINCIPE, INAPPLICABLES

### SECTION PREMIÈRE

#### *Colis postaux.*

##### § 1. — Régime légal des colis postaux.

1228. Origines du service des « colis postaux ». — 1229. Première définition du « colis postal ». — 1230. Les services de colis postaux sont assurés soit par les administrations postales, soit par les administrations de chemins de fer ou de navigation qu'elles se substituent. — 1231. Le service des colis postaux à l'intérieur de la France se fait suivant les mêmes règles que le service international. — 1232. Nouvelle définition du « colis postal ». — 1233. Les règles applicables aux colis postaux peuvent être contraires aux lois de droit commun. — 1234. Documents organiques de la réglementation des colis postaux. — 1235. Étendue des pouvoirs du gouvernement français en ce qui concerne cette réglementation. — 1236. Résumé du numéro précédent. — 1237. La législation ordinaire n'est applicable aux colis postaux qu'à défaut de la réglementation spéciale concernant ces colis. — 1238. Les tarifs de chemins de fer ne sont pas applicables aux colis postaux. — 1239. Toutefois, dans certains cas, on peut avoir à appliquer à ces colis les documents législatifs d'ordre général concernant les chemins de fer.

1228. Il est absolument nécessaire de remonter jusqu'à l'origine du service dit des « colis postaux », pour se faire une idée exacte des principes sur lesquels repose la réglementation applicable aux transports de cette catégorie; encore ces principes resteront-ils toujours, ainsi qu'on le verra plus loin, quelque peu incertains, et ne présenteront-ils pas sur tous les points la netteté cependant si désirable en matière légale.

C'est en 1878, à Paris, que fut pour la première fois soumis à un congrès postal, sur l'initiative du gouvernement allemand, le projet d'introduire un service de petits colis dans l'Union postale universelle. Dans beaucoup de pays, en effet, la poste se chargeait déjà du transport des colis de faible poids, et certains États d'Europe avaient même

conclu des arrangements pour l'échange international de ces colis sur leurs territoires (1).

Le projet soumis au congrès de 1878 n'aboutit tout d'abord qu'à des échanges de vues et à des déclarations de principes; mais, après de nouvelles études, fut enfin signée, à Paris, le 3 novembre 1880, la convention internationale qui devait être le point de départ, en même temps que la base primordiale, du régime actuel.

**1229.** Cette convention, qui, pour la France, a été approuvée par une loi du 3 mars 1881 et promulguée par un décret du 19 septembre de la même année, débute de la manière suivante :

« Les gouvernements de France, d'Allemagne, etc... (2), désirant faciliter les relations commerciales entre leurs pays respectifs au moyen de l'échange, par l'intermédiaire de la poste, des colis sans déclaration de valeur,

« Les soussignés, munis à cet effet de pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

« ART. 1<sup>er</sup>. — 1. Il peut être expédié, sous la dénomination de *colis postaux*, de l'un des pays mentionnés ci-dessus pour un autre de ces pays, des colis, etc... ».

Suit l'énumération des diverses conditions que devront remplir ou auxquelles seront soumis les transports de cette nature.

Voici donc une première définition du colis postal : c'est tout colis expédié par l'intermédiaire de la poste et sous le régime de la convention internationale y relative, de l'un des pays participant à cette convention, pour un autre de ces mêmes pays. Dans cette définition le colis postal a essentiellement un caractère international : la convention ne s'applique qu'aux expéditions d'un pays pour un autre; il a également un caractère postal, car l'échange doit avoir lieu par l'intermédiaire de la poste.

**1230.** Il ne sera point nécessaire cependant que le transport soit assuré par les services mêmes de la poste; le protocole final de la convention internationale a pris soin de le spécifier : « Tout pays où la poste ne se charge pas actuellement du transport des petits colis

(1) On peut citer notamment l'Allemagne, la Suisse et le Danemark, qui échangeaient des colis jusqu'à 5 kilos en vertu d'un traité du 1<sup>er</sup> janvier 1877; d'autre part un traité semblable intervint entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et les chemins de fer de l'État belge, le 1<sup>er</sup> novembre 1878.

(2) Tous les États d'Europe (moins la Grèce et la Russie) adhérèrent à cette convention, ainsi que l'Égypte, l'Inde britannique et la Perse.

et qui adhère à la convention susmentionnée, aura la faculté d'en faire exécuter les clauses par les entreprises de chemins de fer et de navigation »; dans ce cas, « l'administration postale de ce pays devra s'entendre avec les entreprises de chemins de fer et de navigation pour assurer la complète exécution, par ces dernières, de toutes les clauses de la convention »; en outre, « elle leur servira d'intermédiaire pour toutes leurs relations avec les administrations postales des autres pays contractants et avec le bureau international ».

Le cas s'est précisément présenté en France, de faire application de ces dispositions. Bien que la poste transportât déjà comme échantillons presque tous les menus objets jusqu'au poids de 300 grammes, et qu'elle se chargeât, en outre, des imprimés et des papiers d'affaires jusqu'au maximum de 3 kilos par colis, elle ne crut pas pouvoir assumer la responsabilité de l'organisation du service prévu par la convention internationale. En conséquence, avant même la signature de cette convention, le Gouvernement, représenté par le ministre des postes et des télégraphes, s'était entendu, le 2 novembre, avec l'administration des chemins de fer de l'État (1), les six grandes compagnies de chemins de fer et quatre compagnies de navigation déjà concessionnaires de services postaux.

La convention conclue à cet effet, convention qui a été approuvée par la loi précitée (n° 1229) du 3 mars 1881, vise en premier lieu « les projets de convention et de règlement concernant l'échange des colis postaux », qui, dit-elle, « sont sur le point d'être signés à Paris, entre les délégués des puissances, etc... »; elle rappelle ensuite l'article 1<sup>er</sup> du protocole final de ces projets, article dont le texte a été donné plus haut, et dispose enfin de la manière suivante, « en vue d'assurer l'exécution » desdits projets :

« Les compagnies de chemins de fer et les compagnies de transports maritimes ci-dessus mentionnées s'engagent à effectuer le transport des colis postaux de 3 kilos et au-dessous dans les conditions fixées par les projets de convention et de règlement internationaux susvisés. Ces transports seront effectués par les trains-poste ou autres en usage pour le service des colis de grande vitesse.

« Elles consentent à être substituées, pour tout ce qui concerne le transport au moyen de leurs services, aux avantages et aux obligations

---

(1) Il est curieux de noter en passant que même dans un document de l'importance d'une loi, s'est glissée une erreur matérielle assez grave : la loi approbative des conventions des 2 et 3 novembre 1880 confond, en effet, l'administration des chemins de fer de l'État avec une « compagnie »; elle cite, comme contractants, « les compagnies des chemins de fer de l'État, du Nord, de l'Est, etc. » (V. *Bulletin des Lois*, n° 653, p. 457.)



résultant, pour le gouvernement français, des stipulations de ces projets de convention et de règlement, et ce sous réserve des restrictions et conditions suivantes » (Convention du 2 nov. 1880, art. 1<sup>er</sup>).

Les restrictions ou conditions inscrites dans les articles suivants et sur certaines desquelles on aura du reste à revenir, ne portent aucune atteinte au principe, posé par cet article 1<sup>er</sup>, de la substitution des transporteurs à l'État, pour tous les avantages et obligations résultant de la convention internationale : c'est donc celle-ci et son règlement annexe, qui deviennent la loi pour les transports de colis postaux; c'est à celle-ci qu'il faudra, tout d'abord, se reporter, pour solutionner toutes les difficultés qui se présenteront; et, dans l'application ou l'interprétation qui en sera faite, on devra considérer les entreprises de transport comme si elles étaient l'État lui-même.

La convention actuellement en vigueur entre l'État et les administrations de chemins de fer porte la date du 15 janvier 1892; elle « annule et remplace » par son article 18, celle du 2 novembre 1880, mais le principe de la substitution des transporteurs à l'État est formellement maintenu par l'article 1<sup>er</sup> (*infra*, n° 1263), et la conclusion qui vient d'être exprimée s'impose par conséquent aussi bien aujourd'hui qu'autrefois.

**1231.** Ce qui précède s'applique aux transports prévus par la convention internationale, c'est-à-dire aux colis postaux tels qu'ils ont été définis n° 1229. Pour découvrir les bases légales du service des colis postaux ne sortant pas du territoire français, il faut revenir à l'article 7 de la convention du 2 novembre 1880 :

« Les compagnies de chemins de fer s'engagent à faire le transport des colis postaux à l'intérieur aux prix de...

« Les règles du service international s'appliqueront à ces transports. »

Ainsi, comme condition du traité qu'elles avaient passé avec l'État en vue du transport des colis postaux du service international, les administrations de chemins de fer se sont engagées à organiser, à l'intérieur du territoire, des services de transports qui fonctionneront suivant les mêmes règles. Mais il n'y a plus ici aucune substitution de ces entreprises à l'État; elles transportent pour leur propre compte, et les colis postaux du service intérieur ne sont postaux que par le nom que l'usage et la réglementation leur ont donné.

**1232.** L'expression « colis postal » reçoit ainsi une extension notable : elle correspond, en France, à tout colis transporté suivant les règles applicables aux colis postaux du service international.

1233. Ces règles, ainsi qu'on ne tardera pas à le voir, s'écartent beaucoup, sur certains points, des règles ordinaires concernant soit les transports libres, soit les transports par voie ferrée, mais les conventions et règlements annexes concernant les colis postaux, ayant tous été approuvés par des lois, peuvent valablement avoir soustrait, pour tout ou partie, les transports de cette sorte, à l'application des lois préexistantes.

1234. Finalement, les documents organiques de la réglementation des colis postaux sont actuellement les suivants :

1° La convention internationale signée à Rome le 26 mai 1906, approuvée par la loi du 14 août 1907 et promulguée au *Journal officiel* le 3 octobre de la même année. Les dispositions de cette convention et de ses annexes (protocole final et règlement d'exécution) sont directement applicables aux colis postaux du service international; elles s'appliquent aussi aux colis du service intérieur en vertu de l'article 12, alinéa final (*infra*, n° 1263) de la convention du 15 janvier 1892 dont il a été déjà parlé n° 1230 : cet article reproduit les dispositions correspondantes (*supra*, n° 1231) de la convention du 2 novembre 1880.

2° La convention conclue entre l'État et les administrations de chemins de fer le 15 janvier 1892. Cette convention a été approuvée par la loi du 12 avril 1892 et promulguée au *Journal officiel* le 14 du même mois. Elle règle non seulement les conditions de la substitution des administrations de chemins de fer à l'État pour le service international, mais aussi les conditions d'exécution, par ces administrations, du service des colis postaux qui n'ont pas à sortir du territoire français. Elle est complétée, pour ce qui concerne ce dernier service, par une convention additionnelle du 12 novembre 1896 approuvée par une loi du 17 juillet 1897 et promulguée au *Journal officiel* le lendemain.

Il convient de remarquer que si la convention du 15 janvier 1892 a annulé celle du 2 novembre 1880, par contre la convention internationale du 26 mai 1906 n'abroge les dispositions antérieurement convenues que « pour autant qu'elles ne seraient pas conciliables » avec ses propres termes. On peut en conséquence, s'il y a lieu, faire appel aux conventions et arrangements internationaux antérieurs, dûment approuvés (V. nos 1235 et 1263).

1235. A ces documents d'une autorité incontestable viennent se joindre des décrets dont la valeur obligatoire est loin d'être aussi certaine, au moins pour quelques-unes de leurs dispositions.

Tel paraît être le cas d'un décret du 27 juin 1892 qui trouve sa

base légale dans la loi du 12 avril 1892 approuvant la convention passée le 15 janvier précédent entre l'État et les administrations de chemins de fer, et dans la loi du 13 avril 1892 approuvant la convention internationale conclue à Vienne le 4 juillet 1891.

L'article 3 de la loi du 12 avril 1892 est ainsi conçu :

« Des décrets insérés au *Bulletin des Lois* détermineront, s'il y a lieu, les mesures à prendre par l'État pour l'exécution de la convention du 15 janvier 1892 et des traités prévus à l'article 2 précédent; ils en fixeront la date d'exécution, ainsi que les taxes à acquitter par le public français. »

D'autre part, l'article 2 de la loi du 13 avril 1892 s'exprime ainsi :

« Des décrets insérés au *Bulletin des Lois* détermineront les droits ou taxes à percevoir en vertu des conventions et arrangements susmentionnés (notamment la convention concernant l'échange international des colis postaux), dans tous les cas où la faculté est laissée aux parties contractantes d'établir le taux de ces droits et taxes. »

Le décret du 27 juin 1892 a donc pu fixer des dates d'exécution, des taxes et enfin les mesures à prendre par l'État, mais il n'était pas en son pouvoir de rien édicter en dehors des limites que les articles cités ci-dessus lui ont tracées : toute disposition étrangère à la délégation que lui confèrent ces articles est entachée d'illégalité. Ce principe a été implicitement consacré par le Conseil d'État, dans une affaire où le demandeur prétendait qu'on ne pouvait lui opposer l'article 7 du décret du 27 juin 1892 limitant la responsabilité des compagnies de chemins de fer, parce que, disait-il, « l'étendue de cette responsabilité ne saurait être fixée par une disposition réglementaire, mais seulement par un texte de loi ».

L'arrêt s'exprime de la manière suivante à ce sujet :

« Considérant que la disposition dont s'agit n'est que la reproduction d'une disposition édictée par l'article 13 de la Convention internationale du 4 juillet 1891, laquelle a été déclarée applicable au régime intérieur du service des colis postaux par l'article 12 de la convention passée entre l'État et les administrations et compagnies de chemins de fer le 15 janvier 1892 et approuvée par la loi du 12 avril 1892 (1). »

Ce qui revient à dire : l'article 7 du décret de 1892 est inutile, et pas n'est besoin de l'appliquer ici; le texte véritablement opposable à la demande est celui de l'article 13 de la convention de 1891, qui, en l'espèce, puise le principe de sa force obligatoire dans la loi du 12 avril 1892.

(1) C. d'Ét. cont. 23 nov. 1900 (Rivoire père et fils c. Min. du com.).

1236. En définitive, les pouvoirs réglementaires du gouvernement français n'excédant pas le droit de fixer le *taux* de certaines taxes, la date d'entrée en vigueur des convention ou traités, enfin les mesures à prendre *par l'État* pour l'exécution desdits traités ou conventions, il est nécessaire de recourir toujours à ces conventions elles-mêmes ou aux lois qui les ont approuvées, pour connaître avec certitude la véritable condition juridique du transport des colis postaux.

1237. Le transport des colis postaux échappe ainsi, en principe, tant aux règles de droit commun concernant les transports quelconques, qu'à celles s'appliquant spécialement aux transports par chemin de fer; mais certaines de ces règles peuvent devenir applicables à défaut d'autres.

L'article 18 de la convention du 26 mai 1906 s'exprime, en effet, dans les termes suivants à ce sujet :

« La *législation intérieure* de chacun des pays contractants demeure applicable en tout ce qui n'est pas prévu par les stipulations contenues dans la présente convention. »

1238. On voit, d'après cela, que les conventions et règlements concernant les colis postaux constituent comme un tarif spécial applicable à ces colis, en ce sens que c'est à ces documents qu'on doit tout d'abord avoir recours. Mais, tandis qu'à défaut du tarif spécial il faudrait, s'il s'agissait d'un transport ordinaire par voie ferrée, se reporter d'abord aux conditions d'application des tarifs généraux, puis, à défaut de celles-ci, à la législation de droit commun (V. n° 862), c'est à cette dernière seule qu'on doit recourir en matière de colis postaux, parce qu'il s'agit de transports de nature particulière auxquels aucun texte ne permet d'appliquer d'emblée les tarifs, soit de grande, soit de petite vitesse.

1239. Toutefois, on doit ajouter que les règles extra-contratuelles résultant de la loi du 15 juillet 1845, de l'ordonnance de 1846, du cahier des charges et des autres documents législatifs d'ordre réglementaire général, ne cessent pas d'être applicables aux chemins de fer lorsqu'ils transportent des colis postaux; ces documents sont d'ailleurs compris dans ce que la convention citée n° 1237 appelle la « *législation intérieure* des pays contractants »; il pourra donc arriver qu'on ait à tenir compte de leurs dispositions ou à en faire état pour la solution de certaines difficultés, que n'aurait point prévues la réglementation spéciale.

## § 2. — Formation et preuve du contrat.

1240. Le contrat de transport pour les colis postaux est astreint à un *formalisme* spécial qui comporte toujours le paiement préalable du prix. — 1241. Les colis doivent, en outre, présenter certaines conditions. — 1242. Les conditions réglementaires de poids et de volume doivent être présumées remplies par le seul fait que le colis présenté comme postal a été accepté comme tel. — 1243. Il en est de même des conditions réglementaires d'emballage. — 1244. Argument en faveur de l'opinion qui vient d'être exprimée. — 1245. Mais par ailleurs les administrations n'étant pas *tenu*es de procéder à la vérification intérieure des colis, certaines infractions peuvent leur échapper. — 1246. Ces infractions sont, en général, passibles de sanctions pénales. — 1247. La preuve du contrat se fait au moyen du récépissé-talon remis à l'expéditeur, et par tous autres moyens. — 1248. Les administrations ont le droit de vérifier le contenu des colis postaux qui leur sont présentés, et, réciproquement, le destinataire a le droit de procéder à la même vérification avant de prendre livraison.

1240. L'un des avantages que le public apprécie le plus dans le service des colis postaux, est la simplification des formalités d'expédition : il n'y a plus ici de déclaration d'expédition proprement dite ni de lettre de voiture, mais une formule abrégée de ces pièces, établie sur un modèle déterminé, dont chaque exemplaire (pour les colis du service intérieur) est vendu au public au prix du transport correspondant, timbre compris (V. n° 248, p. 163, note 1).

L'affranchissement des colis postaux est en effet obligatoire au départ, en vertu de l'article 4 de la convention internationale du 26 mai 1906, et comme, d'autre part, aux termes du règlement d'exécution de la même convention, paragraphe VI, alinéa 1, chaque colis doit être accompagné d'un bulletin d'expédition, on a trouvé ce moyen très simple de réduire autant que possible les formalités.

Le bulletin d'expédition adopté en France comporte trois parties : le bulletin proprement dit, qui accompagnera le colis et lui servira de feuille de route; un récépissé, qui sera détaché et remis à l'expéditeur; une étiquette, que l'on collera sur le colis lui-même et qui, par conséquent, sera remise avec lui au destinataire. Chacune de ces parties porte un même numéro d'ordre et les indications essentielles du transport.

Le contrat se forme donc sensiblement de la même manière que pour une expédition quelconque, avec cette différence toutefois que le prix est toujours acquitté au préalable et avant même la présentation du colis.

1241. Mais pour que ce contrat soit valable en tant que s'appliquant au transport d'un colis postal, il est nécessaire que l'objet pré-

senté remplisse les conditions diverses imposées aux transports de cette nature : poids, volume, emballage, etc.

1242. Les conditions de poids et de volume sont d'une vérification à la fois facile et rapide, aussi n'est-il pas nécessaire de recourir aux textes pour admettre qu'elles sont présumées avoir été toujours reconnues valables par l'employé qui a accepté le colis. On verra, numéro 1244, un motif de plus de conclure dans ce sens.

1243. La même solution s'impose au sujet des conditions d'emballage, dans la mesure où le transporteur peut les vérifier lors de la réception du colis.

Cela résulte, en premier lieu, du passage y relatif de la convention internationale (Règlement d'exécution, § V, alinéa 1), passage qui est ainsi conçu :

« Pour être admis au transport tout colis doit :

« 1<sup>o</sup> Porter l'adresse du destinataire; les adresses au crayon ne sont pas admises, etc.

« 2<sup>o</sup> Être emballé d'une manière qui réponde à la durée du transport et qui préserve suffisamment le contenu. L'emballage doit être tel qu'il soit impossible de porter atteinte au contenu sans laisser une trace apparente de violation. Toutefois, sont acceptés sans emballage, etc., etc... »

Du moment qu'un transporteur a admis un objet au transport comme colis postal, il est censé avoir reconnu que les conditions requises étaient remplies, au moins dans la mesure où il a pu en avoir connaissance.

1244. Cette opinion est corroborée par le règlement arrêté par le directeur général des postes et des télégraphes, le 20 juin 1892, pour « l'exécution du service des colis postaux par les bureaux de poste à l'intérieur de la France continentale ».

D'après l'article 9, § 1<sup>er</sup>, de ce document, « le préposé s'assure, au moment du dépôt, que l'emballage du colis postal réunit les conditions réglementaires de garantie et de solidité, de volume, de dimension ou de poids, que le colis porte une adresse et que cette adresse est conforme à celle du bulletin d'expédition ».

De même l'article 21, § 1<sup>er</sup>, du règlement analogue pris à la même date, sous l'approbation du ministre du commerce, pour « l'exécution par les chemins de fer de l'État, de l'Est, du Midi, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du service des colis

postaux »; cet article s'exprime ainsi : « Le préposé de la gare ou du bureau de départ vérifie le conditionnement du colis, s'assure qu'il porte une adresse, etc... ».

Sans doute ces règlements, pris en dehors de la délégation conférée au président de la République par les lois relatives aux colis postaux, ne sauraient apporter aucune extension, restriction ni modification à ces lois ou aux conventions qu'elles ont approuvées, mais on peut y trouver une indication fort intéressante au sujet des obligations auxquelles l'administration des postes se considère comme tenue, elle ou ses mandataires substitués, pour l'application desdites lois et conventions.

1245. La situation est un peu différente en ce qui concerne les interdictions que l'article 14 de la convention internationale prévoit en ces termes :

« 1. — Sauf arrangement contraire entre les pays contractants, *il est interdit* d'expédier par la voie de la poste des colis contenant :

« a) Des matières explosibles, inflammables ou dangereuses, des animaux ou insectes vivants, sauf les exceptions prévues au règlement d'exécution;

« b) Des lettres ou des notes ayant le caractère de correspondance;

« c) Des objets dont l'admission n'est pas autorisée par les lois, etc.

« Il est également interdit d'expédier des espèces monnayées, des matières d'or et d'argent et d'autres objets précieux dans les colis sans valeur déclarée, etc... »

« 2. — Dans le cas où un colis tombant sous l'une de ces prohibitions est livré par l'une des administrations de l'Union à une autre administration de l'Union, celle-ci procède de la même manière et dans les formes prévues par sa législation et par ses règlements intérieurs. »

Les employés n'étant pas tenus, en principe, de procéder à la vérification intérieure des colis (V. n° 1248), les infractions pourront leur échapper : c'est pourquoi, ainsi que l'indique bien le paragraphe 2 ci-dessus, elles pourront à tout moment être constatées.

1246. Comme complément des dispositions dont il vient d'être parlé, il convient d'ajouter qu'en France le règlement du 12 novembre 1897 (V. n° 1176 et suiv.) reste applicable aux matières ou objets exclus du transport sous le régime des colis postaux, et que, d'autre part, la loi du 12 avril 1892 a également rendu applicables aux colis postaux les articles 9 de la loi du 25 juin 1856, 5 et 9 de la loi du 4 juin 1859, 9 de la loi du 25 janvier 1873.

La plupart des interdictions prévues par l'article 14 de la convention internationale sont donc passibles de sanctions pénales.

1247. La preuve du contrat de transport se fait, pour les colis postaux, au moyen du talon formant récépissé qui doit être remis à l'expéditeur.

Même, d'après l'article 18, § 3, 2<sup>e</sup> alinéa, du premier des règlements dont il a été parlé n<sup>o</sup> 1244, « les réclamations doivent être accompagnées du récépissé délivré à l'expéditeur », principe que les administrations de chemins de fer inscrivent à leur tour de la manière suivante dans les notions générales sur le service des colis postaux publiées par leurs soins : « Aucune réclamation ne peut être examinée si elle n'est accompagnée du récépissé remis à l'expéditeur. »

S'il en était ainsi, on pourrait considérer le récépissé comme le seul moyen de preuve du contrat de transport conclu pour un colis postal; du moins le seul moyen de faire utilement cette preuve. Mais on ne doit pas oublier que, suivant la remarque faite n<sup>o</sup> 1244, les règlements du 20 juin 1892 n'ont pu rien ajouter aux conventions, et qu'il en est de même, bien plus encore, pour les notions générales publiées par les compagnies, ces notions constituant en quelque sorte un simple recueil de renseignements ne possédant par lui-même aucune valeur légale.

Or les conventions sont muettes sur la question de preuve du contrat; dès lors la législation de droit commun est applicable (V. n<sup>o</sup> 1237), et l'existence du contrat, ainsi que ses divers éléments, peuvent être établis par tous les modes de preuves admis en matière de transports : par écrit et par témoins, par livres, registres, feuilles de route, etc. (1).

1248. Le transporteur a-t-il le droit de vérifier le contenu du colis postal qui lui est présenté, et, réciproquement, le destinataire a-t-il le droit de vérifier le contenu du colis postal dont la livraison lui est offerte?

Encore un point sur lequel les conventions ne se sont pas expliquées, laissant ainsi à la législation de droit commun le soin de le régler.

D'après l'administration des postes « les transporteurs n'ont pas à contrôler, au moment du dépôt, le contenu d'un colis postal; d'où

---

(1) Voir, dans ce sens, une lettre adressée par le directeur de l'exploitation postale à M. L. Lamy, directeur du *Bulletin des Transports*, le 4 juin 1902, et publiée par ce journal le 1<sup>er</sup> juillet suivant, p. 1129.



il suit que, si un envoi de l'espèce est livré au destinataire en bon état extérieur, avec un emballage excluant toute présomption de fraude, les transporteurs ne peuvent être tenus d'assister à l'ouverture des colis à l'arrivée » (1); le destinataire posséderait seulement le droit d'exiger la vérification du contenu d'un colis lorsque celui-ci lui est présenté en mauvais état (2). Mais cette solution intermédiaire, que ne justifie aucun texte, est des plus contestables.

Il paraît bien certain que le droit, pour le destinataire, de vérifier le contenu d'un colis avant d'en prendre livraison, est une conséquence nécessaire du droit, pour le voiturier, de procéder à la même vérification avant de prendre charge de ce colis.

La première question à se poser, la seule même, puisqu'elle entraînera la solution de la seconde, est donc de savoir si le transporteur à qui un colis postal est présenté, a le droit, avant de se charger du transport de ce colis, d'en exiger l'ouverture.

Le transporteur d'un colis postal n'a pas, c'est entendu, à contrôler le contenu dudit colis, en ce sens que rien ne l'y oblige. Rien même ne l'y autorise en termes exprès. Mais rien non plus ne le lui interdit.

Il est donc entièrement assimilable à un entrepreneur public quelconque et il a la liberté d'agir à cet égard comme il l'entend, suivant les convenances de son entreprise, à la seule condition d'appliquer le même traitement à tous. Cette condition s'impose plus particulièrement aux administrations de chemin de fer, en vertu du principe d'égalité dont il a été parlé au début du présent ouvrage (n° 188).

Les transporteurs ont donc, en puissance peut-on dire, le droit de requérir l'ouverture des colis postaux, et si, dans la pratique, ils n'en usent pas, leur abstention n'est pas équipollente à l'abandon de ce droit : une telle renonciation devrait, pour être valable, présenter le caractère d'une mesure générale, dûment portée à la connaissance du public, et applicable à tous.

La conclusion à laquelle on s'arrêtera sera donc la suivante : les transporteurs ont le droit d'exiger la vérification intérieure des colis postaux qui leur sont présentés, et tant que ce droit ne leur aura pas été enlevé, le destinataire aura le droit corrélatif de n'accepter les mêmes colis qu'après avoir procédé à leur vérification.

---

(1) Lettre du sous-secrétaire d'État des postes et des télégraphes, en date du 9 avril 1900, adressée à M. L. Lamy, directeur du *Bulletin des Transports*, et publiée par ce journal le 1<sup>er</sup> août 1900, p. 732.

(2) Lettre du même au même, 26 novembre 1901 (*Bulletin des Transports* du 1<sup>er</sup> janvier 1902, p. 1010).

## § 3. — Fixation du prix.

1249. Les taxes à percevoir échappent à toutes les règles fixées par l'ordonnance de 1846-1901 pour les transports ordinaires par chemin de fer. — 1250. Elles ne sont pas soumises aux formalités d'homologation. — 1251. Taxes actuellement en vigueur (France continentale, Corse, Algérie, Tunisie et régime international). — 1252. Perception des frais accessoires et notamment des frais de magasinage.

1249. Ainsi qu'on a pu le voir n° 1235, les droits ou taxes à percevoir pour les colis postaux sont fixés soit par les conventions elles-mêmes, soit par des décrets insérés au *Bulletin des Lois*. Ces droits et taxes échappent donc à toutes les règles imposées aux transports par chemin de fer, par les articles 44 et suivants de l'ordonnance-décret de 1846-1901 (V. n° 254 et suivants).

1250. Notamment, ces droits et taxes ne sont pas soumis aux formalités d'homologation, et, lorsque leur quotité n'a pas été déterminée par les conventions mêmes, le Gouvernement possède à leur égard un pouvoir absolu : il n'est ni lié par les propositions des administrations appelées à effectuer le transport, au cas où elles en présenteraient, ni tenu de provoquer ou d'attendre ces propositions ; il peut statuer à tout instant, même sans entendre les administrations intéressées, soit pour la création de taxes nouvelles nécessitées par l'extension du service, soit pour la modification des taxes existantes.

1251. Cette règle s'applique à la totalité du transport, depuis l'instant où le colis postal quitte les mains de l'expéditeur jusqu'à la livraison à l'ayant droit.

Voici, d'après le tarif « spécial commun » (V. n° 1079) inséré au *Recueil-Chaix* de juillet 1911, quel est le montant des taxes à percevoir.

## 1° RÉGIME INTÉRIEUR (France, Corse, Algérie).

I. — *Transport du colis*

D'une des localités de la France continentale désignées à la liste alphabétique à une autre de ces localités.

Prix pour chaque colis, y compris l'enregistrement et le droit de timbre :

Jusqu'à 3 kilos inclusivement . . . . .	}	en gare. . . . .	0 <sup>f</sup> 60
		à domicile. . . . .	0 85
		ou poste restante. . . . .	0 85

Au-dessus de 3 kilos jusqu'à 5 kilos. .	}	en gare. . . . .	0 <sup>f</sup> 80
		à domicile. . . . .	1 05
		ou poste restante. . . . .	1 05
Au-dessus de 5 kilos jusqu'à 10 kilos. .	}	en gare. . . . .	1 <sup>f</sup> 25
		à domicile. . . . .	1 50
		ou poste restante. . . . .	1 50

## II. — *Apport à la gare*

des colis déposés dans un bureau de correspondance ou dans un bureau de poste désigné à la liste alphabétique.

Taxe à ajouter par colis. . . . . 0<sup>f</sup> 25

## III. — *Assurance*

Pour valeur déclarée jusqu'au maximum de 5000 francs.

Taxe à ajouter par colis . . . . . 0<sup>f</sup> 10  
par 500 francs ou fraction de 500 francs.

## IV. — *Livraison par exprès*

immédiatement après l'arrivée du colis à destination dans les localités où la remise à domicile est assurée.

Taxe à ajouter à celle d'un colis livrable à domicile . . . . . 0<sup>f</sup> 25

## V. — *Remboursements jusqu'au maximum de 1000 francs*

Il est perçu pour le retour des fonds :

0 <sup>f</sup> 60 (*)	}	jusqu'à 500 francs si le montant du remboursement doit être payé en gare.	
0 85 (*)		}	jusqu'à 500 francs si le montant du remboursement doit être payé à domicile; au-dessus de 500 francs si le montant du remboursement doit être payé en gare.
1 10 (*)	}		au-dessus de 500 francs si le montant du remboursement doit être payé à domicile.

(Ces taxes comprennent le droit de timbre de 0<sup>f</sup> 10.)

(\*) Il est perçu en outre un droit additionnel de 0<sup>f</sup> 25 pour le retour à la gare des sommes encaissées des destinataires domiciliés dans une localité non pourvue d'une gare.

VI. — *Avis de réception*

Il est perçu pour chaque avis de réception un droit fixe de . . 0<sup>f</sup> 15

2<sup>o</sup> RÉGIME INTERNATIONAL

(y compris la Tunisie et les colonies françaises).

I. — *Transport du colis*

La taxe afférente aux chemins de fer français pour le transport des colis postaux de 0 à 5 kilos (*jusqu'à 10 kilos pour certains pays*) échangés entre la France, l'étranger, la Tunisie et les colonies françaises, est fixée à 0<sup>f</sup> 60 par colis, enregistrement et droit de timbre compris.

La taxe revenant aux pays étrangers est fixée par décret. Elle est indiquée au tarif publié le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, qui comporte, outre les prix et conditions d'application, la liste alphabétique des gares et localités de la France et des pays étrangers participant au service des colis postaux.

II. — *Apport à la gare*

des colis déposés dans un bureau de correspondance ou dans un bureau de poste désigné à la liste alphabétique.

Taxe à ajouter par colis . . . . . 0<sup>f</sup> 25

III. — *Assurance*

Pour valeur déclarée jusqu'au maximum de 5000 francs (Le maximum varie suivant le pays de destination).

La taxe à ajouter pour 300 francs ou fraction de 300 francs de valeur déclarée, varie suivant le pays de destination (Elle est indiquée en regard de chaque pays au tarif des colis postaux).

IV. — *Livraison par exprès à l'étranger*

Taxe à ajouter par colis . . . . . 0<sup>f</sup> 50

V — *Remboursements jusqu'au maximum de 1000 francs*

(Le maximum varie suivant les pays de destination.)

Il est perçu pour le retour des fonds un droit de 0<sup>f</sup> 20 par fraction

indivisible de 20 francs. (Par exception, le droit spécial à percevoir pour les colis à destination des États-Unis d'Amérique est de 0<sup>f</sup> 40 par fraction indivisible de 20 francs).

#### VI. — *Avis de réception*

Il est perçu pour chaque avis de réception un droit fixe de... 0<sup>f</sup> 15.

#### VII. — *Colis encombrants*

Le tarif indique les pays qui acceptent les colis encombrants.

1252. La rémunération des opérations accessoires de manutention, de magasinage, de factage ou autres, est fixée suivant les mêmes règles que celle afférente au transport proprement dit (V. n° 1250), et l'on a pu voir du reste que l'enregistrement et le factage sont explicitement compris dans les taxes du tableau donné sous le numéro précédent.

Pour ce qui concerne le magasinage, l'article 3 du décret du 27 juin 1892, après avoir indiqué quelles taxes seront dues en cas de double factage, termine l'alinéa y relatif par ces mots : « indépendamment du droit de magasinage exigible, s'il y a lieu, en conformité des tarifs ». Cela paraît bien insuffisant, sans doute, pour justifier l'application des droits de magasinage prévus, pour les chemins de fer, par l'arrêté sur les frais accessoires (V. n° 366 et suiv.); mais, en fait, on assimile à cet égard les colis postaux aux articles de messagerie.

#### § 4. — *Délais et formalités de livraison.*

1253. Dispositions (des conventions et des règlements) relatives à la durée du transport. — 1254. Les règlements n'ont pu imposer aux administrations de chemins de fer des délais qui ne seraient pas stipulés déjà par les conventions. — 1255. Aucune stipulation de délai n'a été basée sur l'article 10 de la loi du 25 juin 1856. — 1256. L'article 50 du cahier des charges et l'arrêté du 12 juin 1866 sont inapplicables. — 1257. Il paraît douteux que la stipulation de délai incluse dans les règlements de 1892 soit obligatoire. — 1258. La livraison des colis postaux s'opère, en principe, suivant les règles ordinaires. — 1259. Mais les administrations sont tenues d'aviser les destinataires des colis livrables en gare. — 1260. Procédure spéciale instituée pour les colis en souffrance. — 1261. Vente des objets sujets à détérioration ou à corruption. — 1262. Attribution du produit de la vente et recouvrement éventuel des frais grevant l'envoi.

1253. Les conventions internationales sont restées muettes sur les délais applicables au transport des colis postaux; quant à la

convention de 1892 entre le gouvernement français et les administrations de chemins de fer, elle stipule simplement, en son article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, que « les transports par voie ferrée sont effectués dans les trains en usage pour le service des colis de grande vitesse ».

Faut-il voir là une prescription obligeant les administrations à transporter les colis postaux dans les mêmes délais que s'il s'agissait de colis ordinaires à grande vitesse? On serait tenté, à première vue, de répondre par la négative, mais les règlements du 20 juin 1892 (V. n° 1244) et le décret du 27 juin de la même année ont formellement décidé en sens contraire.

« Les colis postaux », dit l'article 8 du décret, « seront transportés par les trains en usage pour le service des colis de grande vitesse et dirigés par le même itinéraire que ces colis. Leur expédition, leur transmission d'une compagnie à une autre et leur livraison auront lieu dans les délais les plus courts fixés par les règlements généraux pour les transports à grande vitesse. Les transports par voie maritime seront effectués par les compagnies de navigation aux conditions de leur itinéraire réglementaire. »

Les règlements du 20 juin 1892 contiennent, pour ce qui concerne les chemins de fer, des dispositions identiques.

1254. Avec ces textes, si clairs cependant, on va toucher aux difficultés juridiques les plus ardues parmi celles auxquelles donne lieu l'organisation du service des colis postaux.

Les règlements du 20 juin 1892 constituent, en effet, des instructions intérieures de l'administration des postes; ils n'ont donc aucun pouvoir réel sur les compagnies de chemins de fer.

Quant au décret du 27 juin 1892, ses pouvoirs ne sont pas plus grands en ce qui concerne une stipulation de délai, puisque les lois des 12 et 13 avril 1892, dont ce décret est issu, n'ont donné au Gouvernement aucune délégation en vue d'une stipulation de ce genre (V. n° 1235). En conséquence, si l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la convention conclue entre l'État et les administrations de chemins de fer ne suffit pas à imposer à celles-ci un délai rigoureux pour le transport des colis postaux, on ne peut voir dans le décret de 1892 le fondement légal d'une obligation de ce genre.

1255. Ne trouverait-on pas au besoin le principe du droit pour le Gouvernement d'imposer cette obligation, dans l'article 10 de la loi du 25 juin 1856, d'après lequel « le ministre des finances détermine par des arrêtés le mode de confection, le maximum de poids et de dimension des paquets confiés au service des postes, ainsi que les

délais dans lesquels s'en effectuent le transport et la distribution »? Peut-être; mais encore faudrait-il un arrêté ministériel pris en exécution de ladite loi.

1256. Pourra-t-on faire appel à l'article 50 du cahier des charges et à l'arrêté du 12 juin 1866 qui en dérive (*supra*, n° 472 et suiv.)? Il semble que oui, mais la thèse est bien fragile: il faudrait admettre, en effet, que les compagnies, en adhérant au texte de l'article 1<sup>er</sup> de la convention de 1892 (*supra*, n° 1253) ont implicitement accepté par cela même le classement des colis postaux parmi les transports de grande vitesse, et que, d'autre part, dans le silence des conventions à ce sujet, c'est le cahier des charges qu'il y a lieu d'appliquer.

1257. En résumé, on peut émettre cet avis, que si les compagnies de chemins de fer refusaient de se conformer à l'article 8 du décret du 27 juin 1892, le Gouvernement se trouverait désarmé et ne pourrait leur opposer aucun texte formel ayant force légale obligatoire.

Mais on verra, n° 1272, qu'il est permis de considérer cette hypothèse comme peu redoutable.

1258. Sous réserve de ce qui a été dit, n° 1248, au sujet du droit de vérification du destinataire, on peut poser en principe que la livraison des colis postaux, soit à domicile, soit en gare, doit, à défaut de stipulations spéciales, s'effectuer suivant les règles ordinaires; toutefois, il y a à ces règles quelques exceptions, dont les plus importantes sont indiquées ci-après.

1259. Tandis que les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues, pour leurs transports ordinaires, d'aviser les destinataires des colis adressés en gare, l'article 3 du décret du 27 juin 1892 concernant les colis postaux stipule que « les destinataires des colis livrables en gare seront avisés dans les vingt-quatre heures, par les chefs de gare, de l'arrivée des colis à leur adresse et devront rembourser le port de la lettre d'avis avant de prendre possession de ces colis » (1).

Cette disposition pourrait, en ce qui concerne l'obligation qu'elle

---

(1) Aux termes de l'article 19 de l'arrêté ministériel du 20 janvier 1885 relatif aux conditions d'admission des objets affranchis à prix réduits, les avis d'arrivée des colis postaux et les avis adressés aux expéditeurs des colis postaux contre remboursement pour les inviter à retirer le montant de ce remboursement, sont admis à la taxe de 5 centimes par 50 grammes, à la condition qu'ils ne soient pas cachetés et qu'ils ne contiennent pas de mentions manuscrites autres que celles prévues par le texte imprimé des formules réglementaires.

impose aux compagnies, soulever des difficultés analogues à celles dont il a été parlé n° 1253 et suivants.

**1260.** La procédure à suivre pour les colis en souffrance ou tombés en rebut est minutieusement tracée par le paragraphe XV du règlement annexé à la convention internationale.

La première des prescriptions de cet article est que « les expéditeurs de colis tombés en rebut seront consultés dans le plus court délai sur la manière dont ils entendent en disposer, etc... ». Cette disposition procède du même esprit que celles des tarifs généraux concernant les avis de souffrance, mais les mesures de détail prescrites par la suite de l'article diffèrent sensiblement des principes du droit commun.

**1261.** Tel est notamment le n° 5, dont les deux premiers alinéas sont ainsi conçus :

« Les articles sujets à détérioration ou à corruption peuvent seuls être vendus immédiatement, même en route à l'aller ou au retour, sans avis préalable et sans formalité judiciaire, au profit de qui de droit. En cas d'impossibilité de vente pour une cause quelconque, les objets détériorés ou corrompus sont détruits. Il est dressé procès-verbal de la vente ou de la destruction.

« Une copie du procès-verbal, accompagnée du bulletin d'expédition, est transmise au bureau d'origine. »

La vente et la destruction autorisées par cet article paraissent n'être entourées que d'insuffisantes garanties : en France, tout au moins, où, le service étant exécuté presque en totalité par les chemins de fer, les agents de ces entreprises se trouvent à la fois maîtres de juger de l'opportunité de la vente ou de la destruction, de procéder à ces opérations et même d'en dresser procès-verbal.

En fait, les gares provoquent généralement l'intervention des commissaires de surveillance, mais ces fonctionnaires, en vertu des instructions qui leur ont été données, doivent s'abstenir de toute appréciation, et ils ne peuvent que certifier la sincérité matérielle des faits (v. g. la vente, l'enfouissement, le jet à l'égout) dont ils ont été témoins (V. n° 587).

**1262.** Lorsque des colis ont été vendus dans les conditions qui viennent d'être indiquées, le produit de la vente doit, d'après le même règlement annexe de la convention internationale (§ XV, n° 5, 3° alinéa), servir en premier lieu « à couvrir les frais qui grèvent l'envoi ». L'excédent est, le cas échéant, « transmis au bureau d'origine



pour être remis à l'expéditeur »; enfin « les frais non couverts par la vente tombent à la charge de l'expéditeur et sont repris sur le bureau d'origine ».

L'application de ces règles ne soulève aucune difficulté.

### § 5. — Responsabilité.

1263. Documents légaux relatifs à la responsabilité. — 1264. Application de ces documents en ce qui concerne les cas qu'ils ont explicitement prévus. — 1265. L'action en dommages-intérêts basée sur une cause autre que la perte, l'avarie ou la spoliation, doit, semble-t-il, être réglée suivant les principes du droit commun. — 1266. Opinion contraire basée sur une prétendue irresponsabilité de principe dont bénéficieraient les transports postaux. — 1267. Une telle irresponsabilité n'est même pas de règle pour les services postaux internationaux. — 1268. L'article 15 de la convention relative aux colis postaux fournit un argument *contre* la thèse exposée n° 1265. — 1269. Mais cet argument est battu en brèche par l'article 18 de la même convention. — 1270. Autre argument *en faveur* de la thèse du n° 1265. — 1271. Théorie des administrations en ce qui concerne spécialement les retards. — 1272. Cette théorie n'est pas admissible; arguments qui la ruinent. — 1273. Autre argument contre le système des administrations. — 1274. La question n'a pas reçu, quant à présent, de solution judiciaire décisive.

1263. En raison de l'importance de la question qui fait l'objet du présent paragraphe, il est nécessaire de citer dans leur intégralité les documents qui la concernent, et d'indiquer quelles sont leurs bases légales.

Les colis postaux du service international sont régis, au point de vue de la responsabilité, par l'article 15 de la convention du 26 mai 1906. Cette convention, dont on a déjà plusieurs fois parlé, notamment n° 1234, pouvait déroger aux lois françaises de droit commun (V. n° 1233), et l'on sait, d'ailleurs, que ces lois sont, en principe, inapplicables aux colis postaux (V. n° 1237).

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 15 de la convention internationale est ainsi conçu :

« Sauf le cas de force majeure, lorsqu'un colis postal a été perdu, spolié ou avarié, l'expéditeur, et, à défaut ou sur la demande de celui-ci, le destinataire, a droit à une indemnité correspondant au montant réel de la perte, de la spoliation ou de l'avarie, à moins que le dommage n'ait été causé par la faute ou la négligence de l'expéditeur ou ne provienne de la nature de l'objet, et sans que cette indemnité puisse dépasser, pour les colis ordinaires, 25 francs, et pour les colis avec valeur déclarée, le montant de cette valeur.

« Dans le cas où une indemnité a été payée pour la perte ou la destruction complète d'un colis, l'expéditeur a, en outre, droit à la restitution des frais d'expédition. Lorsqu'une réclamation a été motivée

par une faute de la poste, les frais postaux de réclamation sont restitués à l'expéditeur.

« Toutefois, le droit d'assurance reste acquis aux administrations postales. »

Bien que la convention internationale actuellement en vigueur ne paraisse pas avoir fait l'objet d'une acceptation spéciale expresse de la part des administrations de chemins de fer, elle est applicable à ces administrations, tant pour les colis du service international que pour ceux du service intérieur, en vertu des dispositions ci-après de la convention conclue par elles avec l'État le 15 janvier 1892 :

« ART. 1<sup>er</sup>. — Les compagnies de chemins de fer ci-dessus mentionnées s'engagent à effectuer le transport des colis postaux de 0 à 3 kilos et de 3 à 5 kilos dans les conditions fixées par la convention internationale et le règlement y annexé du 4 juillet 1891 (V. n° 1234).

« Les compagnies susmentionnées sont substituées, pour tout ce qui concerne le transport, aux avantages et aux obligations résultant pour le gouvernement français des actes internationaux précités et ce, sous réserve des conditions et restrictions suivantes :

« ART. 9. Les compagnies de chemins de fer s'engagent à faire le transport à l'intérieur :

« 1<sup>o</sup> Des colis postaux de 3 kilos et au-dessous au prix de 50 centimes par colis;

« 2<sup>o</sup> Des colis postaux de 3 à 5 kilos au prix, etc...

« ART. 12 (alinéa final). — Sont applicables au transport des colis postaux à l'intérieur celles des stipulations des actes internationaux susvisés qui n'ont rien de contraire, etc. »

Pour les colis postaux du service intérieur, il y a lieu de tenir compte en outre : 1<sup>o</sup> de l'article 13 de la convention internationale du 4 juillet 1891, qui limite l'indemnité due en cas de perte, spoliation ou avarie, à 15 francs pour les colis de 3 kilos et au-dessous, et à 25 francs pour les colis de 3 à 5 kilos; 2<sup>o</sup> de la convention du 12 novembre 1896 concernant les colis de 5 à 10 kilos.

L'article 3 de cette convention (additionnelle à celle de 1892) est ainsi conçu :

« Le maximum de l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie ou à la spoliation d'un colis postal ordinaire de 5 à 10 kilos ne pourra excéder 40 francs, et, pour les colis avec valeur déclarée, le montant de cette valeur, dans les conditions de l'article 7 du décret du 27 juin 1892. »

Ce décret, ainsi qu'il a été expliqué n° 1235, n'a pas d'autorité par lui-même en ce qui touche à la responsabilité, mais il n'est que la reproduction des dispositions y relatives de la convention internationale. Il a été du reste remplacé, après l'approbation de la convention additionnelle de 1896, par un nouveau décret, du 5 septembre 1897, qui donne lieu à la même observation.

Le seul texte véritablement légal, en tant que susceptible de régler en dehors des règles du droit commun les questions de responsabilités, est donc, à l'heure actuelle, l'article 15, cité plus haut, de la convention internationale du 26 mai 1906, complété, en ce qui concerne le chiffre des indemnités, par les articles 13 de la convention du 4 juillet 1891 et 3 de la convention du 12 novembre 1896.

1264. En se reportant à ce texte, on verra que, pour les cas qu'il a explicitement prévus, la situation est la suivante :

1° Les causes de responsabilité résident dans le fait seul que le colis a été perdu, spolié ou avarié;

2° L'indemnité due est égale au montant réel de la perte, de la spoliation ou de l'avarie, sans pouvoir dépasser les maximums fixés;

3° La force majeure, la faute ou la négligence de l'expéditeur et le vice propre de la chose transportée exonèrent le transporteur de la responsabilité du dommage dont ils ont été la cause.

1° *Causes de responsabilité dans les cas prévus.* — Il y a perte ou spoliation toutes les fois que le colis présente un déficit, un manquant quelconque; les termes de l'article sont en effet généraux, et s'appliquent aussi bien à la perte et à la spoliation partielles qu'à la perte et à la spoliation totales. Il y a avarie donnant lieu à indemnité, lorsque le colis a été détérioré ou dégradé. La preuve de la perte, de la spoliation ou de l'avarie est à la charge du demandeur en indemnité; elle peut être faite par tous moyens, en tenant compte notamment de ce que l'on doit présumer la déclaration de l'expéditeur exacte, et les objets remis en bon état au départ.

2° *Montant de l'indemnité.* — Il appartient de même au demandeur d'établir, par tous moyens, la valeur de la perte qu'il a subie. Pour les colis avec valeur déclarée, l'on tiendrait compte, le cas échéant, de ce que d'après l'article 16 de la convention internationale, en cas de « déclaration frauduleuse de valeur supérieure à la valeur réelle du contenu d'un colis, l'expéditeur perd tout droit à une indemnité, sans préjudice des poursuites judiciaires que peut comporter la législation du pays d'origine ».

3° *Causes d'exonération.* — La preuve de la force majeure, du fait

de l'expéditeur ou du vice propre de la chose est au contraire à la charge du transporteur, qui, comme cela a lieu, du reste, sous le régime du droit commun, doit établir non seulement l'existence de l'événement ou du fait, mais encore la relation de cause à effet entre ce fait et le dommage dont il prétend n'être pas responsable. La force majeure et le vice propre ne se distinguent pas ici de ce qu'ils sont en droit commun; quant au fait de l'expéditeur, pour qu'il puisse dégager la responsabilité du transporteur il faut, d'après les termes mêmes de la convention internationale, qu'il constitue une faute ou au moins une négligence.

1265. La responsabilité des administrations étant précisée et limitée, de la manière qu'on vient de voir, dans les cas de perte, de spoliation et d'avarie, s'ensuit-il que le transport d'un colis postal ne puisse donner lieu à indemnité dans aucun autre cas? Non, *a priori*, et c'est avec raison qu'on peut invoquer dans ce sens un arrêt de la Cour de cassation qui, au sujet d'un petit colis non postal auquel s'appliquait un tarif spécial dont les conditions étaient identiques à celles du tarif des colis postaux, s'exprime ainsi :

« En limitant à un maximum déterminé l'indemnité due en cas de perte ou d'avarie des petits colis non postaux, l'article 4 du tarif revendiqué par Duras n'a pas interdit l'allocation de dommages-intérêts pour une cause indépendante desdites perte ou avarie; attendu qu'après avoir constaté la perte du colis expédié par Duras le tribunal a reconnu l'existence d'un préjudice résultant pour lui d'une autre cause, absolument distincte de la perte même, à savoir « les lenteurs apportées par l'administration des chemins de fer de l'État à répondre aux réclamations de Duras sur la non-arrivée du colis échantillon à destination;

« Dans ces circonstances, le jugement attaqué, qui d'ailleurs est motivé, a pu, sans violer le texte visé au pourvoi, condamner l'administration des chemins de fer de l'État à une indemnité supérieure au montant de la perte et même au maximum de 100 francs (prévu par le tarif pour le cas de perte) (1). »

L'arrêt qu'on vient de citer est parfaitement motivé, et c'est pourquoi, s'il n'y avait que l'article 15 de la convention internationale, il est évident que, cet article ayant limité les indemnités dans les seuls cas de perte, avarie ou spoliation, toute action en dommages-intérêts relative au transport d'un colis postal, et basée sur une autre cause que celles ainsi prévues, devrait être réglée suivant les principes du droit commun.

---

(1) Cass. civ. 24 juill. 1895 (Ch. de fer de l'État c. Duras).

1266. Mais l'administration des postes et les administrations de chemins de fer soutiennent « que le transport des colis postaux constitue un service essentiellement postal, et que toutes les règles concernant ce service s'appliquent, sauf dérogation expresse, à celui des colis postaux; qu'ainsi l'administration des postes et télégraphes n'encourant aucune responsabilité à raison du retard apporté à la livraison des objets qui lui sont confiés, les compagnies de chemins de fer échappent elles-mêmes à toute responsabilité, si ce n'est dans les cas, prévus par le décret du 27 juin 1892, de perte, d'avarie ou de spoliation » (1); que d'ailleurs les indemnités à payer à raison du transport d'un colis postal ne peuvent revêtir « le caractère de véritables dommages-intérêts, que la loi organique des colis postaux a toujours écartés » (2).

Cette thèse, que paraît consacrer l'arrêt du Conseil d'État, du 23 novembre 1900, dont il a été parlé n° 1235, repose exclusivement sur la fiction d'une irresponsabilité de principe, dont bénéficierait l'administration des postes pour les transports qui lui sont confiés, sauf dans les cas où les lois spéciales en auraient autrement disposé.

« Pour le service postal », écrit M. Jacotey (3), « la non-responsabilité est la règle, la responsabilité l'exception. La responsabilité n'existe que dans le cas et les limites prévus par la loi... »

Malheureusement pour la valeur de cette conclusion, les arguments au moyen desquels l'auteur y arrive ne sont rien moins que probants.

« La responsabilité de droit commun », dit-il (4), « telle qu'elle est définie par l'article 1382 du Code civil : « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer », n'est pas applicable à l'administration des postes.

« Il en est de même de la responsabilité encourue par les entrepreneurs de transport, aux termes des articles 1783 du Code civil et 103 du Code de commerce, à raison de la perte ou des avaries des objets qui leur sont confiés.

« Cette doctrine est consacrée par la jurisprudence constante du Conseil d'État et du tribunal des conflits : « La responsabilité qui peut incomber à l'État à raison d'un dommage causé à des particuliers

(1) Mémoire en défense présenté par le ministre du commerce et enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 21 mai 1896.

(2) M. Henry Boucher, ministre du commerce; séance de la Chambre des députés du 7 juillet 1897 (*J. off.* 8 juill. 1897, p. 1867, col. 2).

(3) *Traité de législation et d'exploitation postales*, p. 231.

(4) *Ibidem*, p. 229.

« par le fait d'une personne concourant à l'exécution d'un service public, ne peut être régie par les principes établis par le Code civil pour les rapports de particulier à particulier; elle a ses règles spéciales qui varient suivant les besoins du service et la nécessité de concilier les droits de l'État avec les droits privés. Il suit de là que les tribunaux civils ne peuvent en connaître, sauf les cas où la connaissance leur en a été spécialement attribuée par une disposition légale. » (Trib. des conflits, 18 mars 1876; *Gazette des Tribunaux* du 7 juin 1878.)

Il est fâcheux, pour la thèse défendue, que le jugement invoqué se soit uniquement prononcé sur la question de juridiction.

« En ce qui concerne le service des postes », continue M. Jacotey, « il existe encore un motif particulier d'en décider ainsi. Le dépôt et la remise de la plupart des objets de correspondance ne sont pas constatés contradictoirement. Il serait bien difficile dès lors à une personne de prouver que telle lettre ordinaire, tel paquet d'échantillons, réclamé comme non parvenu, a bien été confié à la poste : comme aussi à la poste, de prouver, qu'il a bien été remis au destinataire. Par suite, une action pourrait difficilement être intentée contre l'administration à l'occasion d'un objet de correspondance ordinaire. Aussi la loi du 5 nivôse an V (25 décembre 1796) dispose-t-elle, dans son article 14, que *les lettres affranchies et non chargées pour lesquelles il n'est point délivré de bulletin ni payé double port, et leur délivrance ayant lieu sans en exiger de reçu, ne sont susceptibles d'aucune indemnité en cas de perte.*

« La même règle s'applique, *a fortiori*, aux cartes postales et aux objets affranchis à prix réduits. »

Voilà un argument qui n'est évidemment pas de grande valeur en faveur de la non-responsabilité, au moins pour ce qui concerne les colis postaux. Bien au contraire, car si l'irresponsabilité de la poste était de règle il n'aurait pas été nécessaire de la prévoir : en d'autres termes, puisque la loi du 5 nivôse an V a stipulé l'irresponsabilité pour les lettres non chargées dont il n'est pas délivré reçu, on en peut inférer, *a contrario*, que la poste est responsable, en principe et sauf stipulation contraire, des objets dont elle donne reçu.

C'est, du reste, ce que démontre plus encore la suite de l'argumentation de M. Jacotey :

« La loi de nivôse an V ne parle que de la *perte* des objets non chargés. Mais *quid* des retards, dont la preuve pourrait résulter de la comparaison des empreintes des timbres des bureaux de départ, d'arrivée ou de passe? *Quid* des cas de détérioration, de spoliation ou de fausse livraison, où la preuve d'une faute imputable à l'admi-

nistration ne serait pas impossible à faire? On doit encore admettre que, dans ces cas, la poste échappe à toute responsabilité, à moins que la loi n'en ait décidé autrement.

« Cette conclusion s'appuie :

« 1° Sur le troisième alinéa de l'article 6 de la loi du 25 juin 1856 concernant les objets affranchis à prix réduit, aux termes duquel *l'administration n'est, en aucun cas, responsable des détériorations.*

« 2° Sur l'article 4 de la loi du 25 janvier 1873, où il est dit formellement que la poste *n'est tenue à aucune indemnité, soit pour détérioration, soit pour spoliation des objets recommandés : la perte de ces objets donne seule droit à indemnité.*

« Or, si la poste n'est pas tenue d'une indemnité en cas d'avaries ou de spoliation des objets recommandés, *a fortiori* ne l'est-elle pas lorsqu'il s'agit de la détérioration ou de la spoliation des objets ordinaires.

« 3° Sur l'article 8 de la loi du 7 avril 1879 sur le recouvrement des effets de commerce par la poste, aux termes duquel *la non-responsabilité de l'administration, en cas de retard des objets de correspondance, est étendue aux lettres recommandées contenant des valeurs à recouvrer, à ces valeurs et aux mandats de paiement.* »

Dans tous ces exemples, comme dans celui tiré de la loi de l'an V, ce n'est pas la responsabilité mais bien la non-responsabilité que le législateur a stipulée, dans certains cas déterminés : c'est donc que la responsabilité est la règle; et quand bien même les exceptions seraient assez nombreuses pour englober la presque totalité des transports exécutés par l'administration des postes, cette règle n'en subsisterait pas moins.

1267. Il en est de même, du reste, dans les relations postales internationales.

« Dans l'union postale », dit M. Louis Rolland (1), « il n'y a aucun texte proclamant le principe de l'irresponsabilité; mais comme les cas où il y a lieu à responsabilité sont précisés, on doit conclure que pour ceux où il n'est rien dit il faut, en vertu de l'article 21, alinéa 1 (2), que nous avons bien des fois cité, appliquer la législation de chaque État. »

(1) *De la Correspondance postale et télégraphique dans les relations internationales*, p. 351.

(2) Il s'agit de la convention postale universelle conclue à Rome le 26 mai 1906, en même temps que celle concernant les colis postaux, et approuvée, comme cette dernière, par une loi du 14 août 1907. Le texte de l'article 21, alinéa 1, de ce document est le suivant : « La présente convention ne porte point altération à la législation de chaque pays dans tout ce qui n'est pas prévu par les stipulations dans cette convention. »

Il ne semble donc pas, en fin de compte, que l'on puisse tirer argument d'une prétendue irresponsabilité générale dont bénéficierait l'administration des postes pour les transports qui lui sont confiés.

1268. Mais on invoquerait plus judicieusement peut-être en faveur de la thèse de l'irresponsabilité, pour les transports de colis postaux, en dehors des cas expressément prévus par l'article 15 de la convention internationale relative à ces colis, l'article 2, alinéa 1, de la même convention, ainsi conçu :

« La liberté du transit est garantie sur le territoire de chacun des pays adhérents et la responsabilité des offices qui participent au transport est engagée dans les limites déterminées par l'article 15 ci-après. »

Il semble bien résulter de ce texte que les auteurs de la convention internationale pensaient limiter la responsabilité des contractants aux cas prévus par ledit article 15.

1269. Toutefois, cet argument n'est encore pas décisif. L'article 18, analogue à l'article 21 de la convention postale universelle, déclare en effet, comme on l'a vu n° 1237, que « la législation intérieure de chacun des pays contractants demeure applicable en tout ce qui n'est pas prévu par les stipulations contenues dans la présente convention »; les représentants des divers États contractants n'ont donc pas pu ignorer quelles obligations la législation de leur propre pays leur imposerait, en sus de celles inscrites dans la convention internationale.

1270. Il est évident, par exemple, que la convention internationale n'a, ni pu, ni voulu exonérer les transporteurs de colis postaux de la responsabilité quasi-délictuelle qui pourrait leur incomber à l'occasion d'un transport de ce genre. Ainsi l'on ne contesterait sans doute pas à un voyageur blessé sur le quai d'une gare, par la faute d'un employé poussant un tricycle chargé de colis postaux, le droit d'obtenir, dans les conditions du droit commun, la réparation du préjudice que l'accident lui aurait causé, et de poursuivre cette réparation non seulement contre l'agent lui-même, mais surtout contre la compagnie, responsable du fait de ses employés, dans leur service, en vertu de l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 (*supra*, n° 527).

De sorte qu'on ne peut admettre, comme paraît l'avoir fait l'arrêt du Conseil d'État du 23 novembre 1900, que « la responsabilité des administrations de chemins de fer, en ce qui concerne le *service des colis postaux*, est limitée aux seuls cas de perte, d'avarie ou de spoliation ».



1271. La question qui vient d'être traitée à un point de vue général se complique plus encore au point de vue spécial des retards.

L'obligation d'observer le délai n'est pas niée : « Une *durée légale* », dit le directeur général des postes dans une lettre adressée à la chambre de commerce d'Abbeville le 27 mai 1895 (1), « a été fixée pour le transport des colis postaux »; le ministre du commerce déclare également à la Chambre des députés le 7 juillet 1897 (2) que « l'obligation de transporter par le train le plus rapide et dans les délais les plus courts de la grande vitesse existe pour les colis postaux comme pour les autres articles de messagerie »; mais ce délai légal ne comporterait de sanction que « lorsque le retard a manifestement occasionné l'avarie de la marchandise », parce que, ajoute le ministre, « l'on se trouve là en présence d'un véritable cas d'avarie ».

Telle est la théorie que soutiennent encore aujourd'hui l'administration des postes et les administrations de chemins de fer; elle figure dans les termes suivants, dans la publication dite « Tarif des colis postaux » :

« La législation spéciale aux colis postaux n'accorde pas d'indemnité en cas de *retard accidentel* d'un colis postal. Toutefois, il est dérogé à cette règle lorsque le retard a eu manifestement pour effet d'occasionner l'*avarie du contenu*; mais, dans ce cas, l'indemnité allouée ne pourra dépasser celle prévue pour la perte elle-même du colis. »

1272. Si l'on a pu avoir des hésitations sur l'interprétation à donner aux articles 2, 15 et 18 de la convention internationale, on n'en aura aucune au sujet du texte ci-dessus : il se condamne lui-même.

Il reconnaît en effet qu'il peut y avoir retard : donc qu'il y a des délais obligatoires. Ainsi tombe la cause de crainte (indiquée n° 1257 comme peu redoutable) de voir les compagnies de chemins de fer soutenir le contraire.

Il reconnaît en outre que le retard peut, dans certaines circonstances, donner lieu à indemnité : donc la responsabilité n'est pas limitée aux seuls cas de perte, de spoliation ou d'avarie.

En vain dirait-on avec le ministre du commerce : lorsque le retard a occasionné l'avarie de la marchandise on se trouve en présence d'un véritable cas d'avarie. Ce raisonnement est spécieux : l'avarie due au retard ne peut rentrer dans les cas prévus par l'article 15 de la convention internationale, parce qu'elle provient de la nature de

(1) Lettre citée par M. le député Coache à la Chambre des députés le 7 juillet 1897 (*J. off.* 8 juill., p. 1867, col. 1).

(2) *Journal officiel* du 8 juillet 1897, p. 1867, col. 1 et 2.

la marchandise. Des fraises arrivent pourries mais sont offertes dans le délai : aucune indemnité n'est due; mais les mêmes fraises sont offertes en retard et leur corruption a eu pour cause ce retard : le paiement de l'indemnité aura lieu... C'est donc bien le retard, non l'avarie, qui motive l'indemnité (*Adde* n° 156).

1273. Au surplus, il est à remarquer que cette théorie de la responsabilité à raison du retard qui a causé l'avarie ne devrait jamais avoir occasion d'être appliquée. Les administrations n'ont-elles pas le droit (V. n° 1261), le devoir peut-être, de vendre au mieux les marchandises qui sont sur le point de se détériorer ou de se corrompre?

Mais elles préfèrent sans doute payer quelques indemnités, plutôt que de s'exposer aux difficultés que ne manquerait pas de leur susciter cette pratique, si l'usage en était fréquent.

1274. Il existe quelques décisions judiciaires relatives à des retards de colis postaux; mais il en est très peu de bien motivées : mieux vaut s'abstenir d'y avoir recours et attendre une jurisprudence meilleure, avant d'émettre, sur cette question, des conclusions pratiques qui pourraient manquer de stabilité (1).

#### § 6. — Réclamations amiables et judiciaires.

1275. Procédure normale des réclamations amiables. — 1276. Appel officieux au ministre des travaux publics. — 1277. Usage du livre des plaintes. — 1278. Textes réglant la juridiction qui peut être saisie des litiges. — 1279. Les juges de paix sont compétents dans certains cas déterminés; la juridiction administrative dans tous les autres cas. — 1280. Les tribunaux de commerce ne sont jamais compétents en matière de colis postaux. — 1281. Note sur la procédure devant les juges de paix. — 1282. Note sur la procédure devant le Conseil d'État. — 1283. Texte relatif au délai d'admission des réclamations. — 1284. Ce texte ne s'applique qu'aux indemnités pour perte, spoliation ou avarie. — 1285. Il exclut l'application des articles 105 et 108 du Code de commerce. — 1286. Aucun formalisme spécial n'est imposé aux réclamations. — 1287. La livraison n'éteint pas le droit à réclamer, si le destinataire a stipulé à ce moment des réserves précises. — 1288. La livraison effectuée malgré les réserves entraîne reconnaissance des faits matériels énoncés dans ces réserves.

1275. En règle générale, les réclamations amiables relatives aux colis postaux peuvent être adressées aux administrations de chemins

---

(1) Suivant le *Bulletin annoté des chemins de fer* (1905, I, p. 37, note 3), l'article 6 de la loi du 12 juillet 1905 (*infra*, n° 1278) aurait accordé « à l'expéditeur et au destinataire d'un colis postal, le droit de réclamer une indemnité pour retard dans la livraison », mais cette opinion, que le *Bulletin annoté* a, du reste, lui-même abandonnée (1907, II, p. 64, note 6), ne paraît pas soutenable.

de fer, absolument comme s'il s'agissait d'une expédition ordinaire. Elles sont accompagnées, autant que possible, du récépissé à l'expéditeur (V. n° 1247).

Dans le cas où c'est un bureau de poste qui est en cause, la réclamation peut être adressée à ce bureau (V. n° 1281).

**1276.** Si la réponse de l'administration intéressée ne donne pas satisfaction au plaignant, il peut porter sa réclamation, par voie d'appel officieux en quelque sorte, devant le ministre qui a le service des postes dans ses attributions : actuellement le ministre des Travaux publics (V. p. 752, note).

L'examen des litiges par l'administration supérieure des postes se fait sans délai et sans frais.

**1277.** Le livre de plaintes des gares ou des bureaux de poste peut être utilisé, dans les conditions ordinaires, pour signaler les fautes ou vices d'organisation du service, lorsque le plaignant ne demande pas d'indemnité (V. n° 598.)

**1278.** Lorsque celui qui réclame entend porter sa demande devant les tribunaux, il doit s'adresser, suivant les cas, à la juridiction administrative ou au juge de paix.

Il n'y a rien à ce sujet dans la convention internationale, et par conséquent c'est la législation intérieure du pays qui s'applique. Cette législation est, en l'espèce, constituée par les deux documents suivants :

*1° Article 17 de la convention du 15 janvier 1892.* — « Toutes les contestations auxquelles pourraient donner lieu entre l'administration, les compagnies et les tiers, l'exécution et l'interprétation de la présente convention ainsi que des actes internationaux susvisés (conventions internationales relatives aux colis postaux), seront jugées par les tribunaux administratifs. »

*2° Article 6 de la loi du 12 juillet 1905.* — « Les juges de paix connaissent encore, sans appel, jusqu'à la valeur de trois cents francs (300<sup>f</sup>), et à charge d'appel à quelque valeur que la demande puisse s'élever :

« § 5. Des contestations entre les compagnies ou administrations de chemins de fer ou tous autres transporteurs et les expéditeurs ou les destinataires, relatives à l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie, au détournement d'un colis postal du service continental intérieur, ainsi qu'aux retards apportés à la livraison. Ces indemnités ne pour-

ront excéder les tarifs prévus aux conventions intervenues entre les compagnies ou autres transporteurs concessionnaires et l'État.

« Seront considérés, à ce point de vue, comme appartenant au service continental intérieur, les colis postaux échangés entre la France continentale, la Corse, la Tunisie et l'Algérie.

« Dans le cas du paragraphe 5 la demande pourra être portée soit devant le juge de paix du domicile de l'expéditeur, soit devant le juge de paix du domicile du destinataire, au choix de la partie la plus diligente. »

On voit par là que la compétence de la juridiction administrative a un caractère général et doit s'appliquer à tous les cas autres que ceux qui ont été explicitement prévus par la loi de 1905; la compétence des juges de paix est au contraire exclusivement limitée à ces derniers cas.

1279. Pour que le juge de paix soit compétent, les conditions suivantes sont donc rigoureusement nécessaires :

1° Que la contestation s'élève au sujet d'un colis postal « du service continental intérieur »;

2° Entre, d'une part, le transporteur ou l'un des transporteurs, et, d'autre part, l'expéditeur ou le destinataire;

3° Qu'elle ait pour objet une indemnité;

4° Que cette indemnité se fonde exclusivement sur la perte, l'avarie, le détournement ou le retard du colis.

Toutes les autres contestations auxquelles pourrait donner lieu le transport d'un colis postal sont, en France, de la compétence administrative.

1280. Certains juristes se sont demandé si, de même qu'en matière ordinaire, l'action ne devrait pas être portée devant le tribunal consulaire lorsque l'expéditeur, étant commerçant, a effectué le transport pour les besoins de son commerce.

Les raisons qui doivent faire décider pour l'affirmative lorsqu'il s'agit d'un contrat de transport ordinaire, n'existent plus en matière de colis postaux : l'article 6 de la loi du 12 juillet 1905 a apporté une exception à l'article 17 de la convention de 1892, elle-même approuvée par une loi; or, cette exception a été exprimée en termes généraux, abstraction faite de la qualité des parties et du caractère commercial ou civil du contrat; on doit donc la prendre telle quelle.

En tout cas, ainsi qu'on l'a dit au numéro précédent, les litiges échappant à la compétence du juge de paix doivent retourner à la compétence administrative, et, par suite, en l'état actuel de la légis-

lation, les tribunaux de commerce ne sont jamais compétents pour aucune des contestations auxquelles peut donner lieu le transport d'un colis postal.

**1281.** La procédure devant les juges de paix est suivie suivant les règles ordinaires.

Quand la responsabilité de l'État est mise en cause, c'est le receveur du bureau expéditeur ou du bureau destinataire qui doit recevoir la citation (1).

**1282.** En matière administrative on admet généralement que le Conseil d'État ne saurait être saisi directement, mais seulement par voie de recours contre une décision administrative qui fait naître le contentieux. L'instance doit en conséquence s'engager par voie de requête adressée au ministre des travaux publics, et c'est la décision ministérielle, qui, si elle ne satisfait pas le demandeur, doit être déférée au Conseil d'État.

**1283.** Le seul texte, de la réglementation applicable aux colis postaux, qui stipule une fin de non-recevoir pour les réclamations, est le paragraphe 6 de l'article 15 de la convention internationale :  
« Il est entendu que la réclamation n'est admise que dans le délai d'un an à partir du dépôt du colis à la poste; passé ce terme le réclamant n'a droit à aucune indemnité. »

**1284.** Il importe de remarquer que l'article 15, dont ce texte fait partie, règle les indemnités à payer en cas de perte, de spoliation ou d'avarie; la prescription d'un an doit donc s'appliquer exclusivement aux réclamations fondées sur ces causes. Si, suivant ce qui a été dit plus haut, des réparations peuvent être allouées pour d'autres causes, elles seront réglées, en ce qui concerne la forclusion ou la prescription, conformément au droit commun.

**1285.** Ce point mis à part, on constatera, en revenant au texte précité, qu'il diffère notablement des dispositions des articles 105 et

---

(1) Chambre des députés, 28 janvier 1904; discussion de la loi sur la compétence des juges de paix (*J. off.* 29 janv. 1904; p. 153, col. 2) :

*M. Léonce de Castelnau.* « Il est bien entendu, alors, que c'est le receveur du bureau expéditeur ou celui du bureau destinataire qui devra recevoir l'assignation quand ce sera l'État qui sera directement responsable? »

*M. Jean Cruppi, rapporteur.* « Sans aucun doute. »

108 du Code de commerce. L'article 105 est complètement inapplicable; quant à l'article 108, quoique la prescription qu'il édicte soit d'un an comme le délai stipulé par la convention internationale pour les réclamations, il est inapplicable aussi, puisque, pour les colis postaux, le délai d'un an couvre même la spoliation, ce qui n'a pas lieu sous le régime de l'article 108.

1286. Par ailleurs, aucune formalité ni procédure spéciales n'étant imposées aux réclamations, celles-ci pourront être faites de toute manière, dans le délai d'un an, et elles seront toujours valables, pourvu qu'elles aient été dûment constatées.

1287. Il est nécessaire de dire un mot ici du paragraphe 8 du même article 15 de la convention internationale : « Les administrations cessent d'être responsables des colis postaux dont les ayants droit ont pris livraison. »

A s'en tenir au sens strict de ce texte, il signifie simplement que les administrations cessent de répondre et n'ont plus à rendre compte de ce qui peut survenir après la livraison effectuée; mais cela est tellement évident, que la disposition dont il s'agit paraît, dès lors, bien inutile.

Suivant une autre interprétation beaucoup moins littérale, ce paragraphe 8 entendrait stipuler que la réception du colis éteint tout droit à réclamation. Or, si telle était sa signification, il serait en contradiction formelle avec le paragraphe 6 du même article, qui accorde un an pour réclamer. En outre, d'après le paragraphe 1<sup>er</sup> du même article, la réclamation doit, en principe, être formulée par l'expéditeur, et il est bien évident que, sauf de très rares exceptions, celui-ci ne pourra avoir connaissance de la perte partielle, de la soustraction ou de l'avarie, qu'après la livraison.

La vérité paraît être entre ces deux solutions extrêmes : il faut admettre que si le destinataire a pris livraison en faisant des réserves précises, il a conservé ainsi tout entier, pour l'expéditeur et pour lui-même, le droit de réclamer à raison des pertes ou avaries mentionnées dans lesdites réserves.

1288. Il va de soi que si le destinataire prétendait formuler des réserves qui fussent en contradiction avec la réalité des faits, le transporteur serait fondé à refuser la livraison; le fait que le colis a été délivré entraîne donc reconnaissance implicite, de la part de l'agent livreur, des faits matériels énoncés dans les réserves.

En cas de contestation à ce sujet, rien ne paraît s'opposer à ce que les parties recourent à la procédure d'expertise sommaire organisée par le premier alinéa de l'article 106 du Code de commerce (*supra*, n° 123) : on se trouve, en effet, en présence d'un cas que la législation spéciale n'a point réglementé.

## SECTION II

### *Transports internationaux.*

#### § 1. — Principes généraux.

1289. Définition du transport international. — 1290. Exemple de transports internationaux. — 1291. L'unité de contrat est une condition essentielle du transport international. — 1292. Observation préliminaire sur les transports internationaux auxquels ne s'applique pas la convention de Berne. — 1293. La forme et la preuve du contrat suivent la règle *Locus regit actum*. — 1294. Cette règle s'applique également aux faits de l'arrivée ou de la livraison. — 1295. Ainsi qu'aux faits qui se produisent sur les divers tronçons du trajet. — 1296. La question de responsabilité est controversée ; exposé des deux systèmes en présence. — 1297. On ne peut formuler de règle générale en ce qui concerne les actions et la procédure. — 1298. Observations sur les tarifs communs et sur les avantages résultant de la convention de Berne.

1289. Un transport est international lorsqu'il ne peut, quoique ayant fait l'objet d'un contrat unique, s'effectuer du point de départ au point d'arrivée, sur le territoire et sous le régime des lois d'un seul État.

1290. D'après cette définition, un transport par voie ferrée de Marseille à Gênes par exemple, sera toujours international, parce que le parcours emprunte nécessairement le sol français et le sol italien, et que, d'ailleurs, chacune de ces deux parties de l'exécution du contrat sera soumise à la législation du pays traversé, quand ce ne serait que pour les formalités d'expédition et celles de la livraison.

Mais un transport de marchandises confié à la compagnie de Lyon pour être exécuté par voie ferrée de Nice à Menton, ne sera pas international, bien qu'il doive emprunter pour partie le territoire monégasque : le contrat se forme, en effet, en France, sous le régime de la loi française, et il se résoudra de même à la gare de destination ; les lois de la principauté de Monaco seront sans influence sur les relations entre le transporteur et l'expéditeur ou le destinataire ; la compagnie de Lyon assumera seule la charge des formalités ou précautions à observer pour la traversée du territoire étranger.

De même, le transport de Marseille à Gênes par mer n'est pas international, pourvu que l'objet transporté ne cesse pas d'être sous le couvert d'un même pavillon, depuis l'embarquement jusqu'à la livraison.

**1291.** L'unité de contrat est essentielle à la notion juridique de transport international.

Si Pierre expédie par chemin de fer, de Marseille à Vintimille, une marchandise que Paul recevra et réexpédiera aussitôt au destinataire définitif, Jean, à Gênes, il se forme, en vue du transport total de Marseille à Gênes, trois contrats : entre Pierre et la compagnie de Lyon, pour le transport de Marseille à Vintimille; entre Pierre et Paul pour la réception et la réexpédition des marchandises à la gare de Vintimille; entre Paul et les chemins de fer de l'État italien pour le transport de Vintimille à Gênes. Chacun de ces contrats, absolument dépourvu de tout caractère international, est exclusivement régi par les lois d'un seul et même pays.

**1292.** Mais lorsqu'il y a véritablement transport international, c'est-à-dire unité de contrat et pluralité de législations applicables, les conflits de lois ne peuvent manquer de s'élever en cette matière déjà si complexe par elle-même; aussi étaient-ils fréquents et graves, avant que la convention internationale de Berne eût réalisé une sorte de code international des transports par voie ferrée, comportant un texte unique sous des législations différentes.

On peut cependant poser quelques règles sur lesquelles les auteurs sont à peu près d'accord, et qu'il importe de connaître pour en faire application à ceux des transports internationaux que ne régit pas ladite convention de Berne.

**1293.** En ce qui concerne la forme et la preuve du contrat il ne saurait y avoir discussion; on doit appliquer la règle *Locus regit actum*, c'est-à-dire : « La forme des actes est réglée par les lois du pays dans lequel ils sont faits ou passés (1). »

Le contrat de transport devra donc être conclu suivant les règles du pays où il prendra naissance; il pourra ultérieurement être prouvé, par tous les ayants droit, conformément aux lois du même pays.

---

(1) Ce texte figurait dans le projet de Code civil où il formait l'article 4 du titre préliminaire.



**1294.** La situation est analogue à l'arrivée. La loi du lieu sera souveraine pour déterminer les règles à suivre, soit, par exemple, pour la livraison normale, soit pour les formes de la procédure en cas de contestation ou de refus.

**1295.** Il paraît également certain que, sauf stipulation contraire dans le contrat, on doit appliquer, sur les divers tronçons du parcours, les prix, délais et règlements dûment publiés des entrepreneurs concourant au transport : outre que dans de nombreux pays les tarifs de chemins de fer ont, comme en France, un caractère légal, l'expéditeur, lors de la passation du contrat, est censé les avoir connus et acceptés.

**1296.** Quant à la question de responsabilité elle est au contraire fort controversée. Suivant les uns, c'est la législation du pays où le contrat s'est formé qui doit être appliquée à la totalité du parcours ; suivant d'autres, la responsabilité étant étroitement liée au prix du tarif, il y a lieu de la régler suivant la loi ou le tarif du pays dans lequel le fait dommageable s'est produit.

Ces deux opinions sont également défendables ; aussi ne se prononcera-t-on pas plus en faveur de l'une que de l'autre, estimant qu'elles pourront valoir tantôt l'une tantôt l'autre, suivant la nature du litige et les circonstances du fait.

**1297.** On ne peut adopter de solution générale plus précise en ce qui concerne la manière dont les actions doivent être intentées, contre qui et par qui elles peuvent être suivies.

Voici, par exemple, une expédition faite d'Allemagne en France. L'expéditeur pourra toujours réclamer de l'entrepreneur allemand l'exécution du contrat qu'il a souscrit. D'autre part, on ne dénierait pas au destinataire, à qui la marchandise aura été présentée avariée, le droit de poursuivre la compagnie chargée de la livraison. Mais c'est la loi allemande, loi du lieu où le contrat a été passé, qui doit, semble-t-il, décider de la recevabilité de l'action intentée par l'expéditeur contre la compagnie française, ou de celle intentée par le destinataire contre le commissionnaire chargeur allemand.

S'il s'agit de bagages la question est plus simple, en ce sens que le voyageur sera toujours l'unique détenteur du droit d'action ; mais lorsque les bagages seront perdus ou en retard, contre qui l'action pourra-t-elle être valablement dirigée ? Et, en admettant que le voyageur puisse mettre directement en cause la compagnie à laquelle

appartient la gare d'arrivée, à quelle législation devra-t-il avoir recours pour faire valoir ses droits?

1298. Les tarifs communs internationaux suppriment en partie les difficultés de ce genre, parce qu'ils prévoient souvent en termes explicites comment seront réglées les indemnités pour perte, avarie ou retard, indemnités qui sont évidemment la cause la plus fréquente des litiges.

En outre, toutes les administrations participant au tarif et concourant au transport, se trouvent en quelque sorte solidaires de celle qui a souscrit le contrat au départ.

« Le tarif direct d'exportation G. V. n° 3, régulièrement homologué, commun entre la compagnie française du chemin de fer du Nord et les compagnies anglaises du South Eastern Railway et du London-Chatham and Dover Railway, est applicable au transport en grande vitesse des denrées expédiées de Paris à Londres;

« Les conditions de ce tarif, complétées par celles non contraires du fascicule A du tarif relatif au transport direct des marchandises à petite vitesse entre Paris et Londres, fixent pour l'ensemble des opérations du transport de gare en gare un prix unique et un délai total; elles établissent la responsabilité collective des trois compagnies...;

« Par l'adoption du tarif susvisé les compagnies participantes se sont associées pour le transport direct des marchandises du lieu de départ au lieu de destination; elles concourent chacune indivisément à la totalité de ce transport, de telle façon que leurs lignes, terrestres et maritimes, apparaissent comme confondues en une seule, comprenant les points extrêmes du parcours prévu par ce tarif; ainsi est constituée l'unité du contrat (1). »

Lorsqu'il en est ainsi, il semble qu'on ne pourrait guère refuser à l'intéressé le droit de poursuivre chacune des administrations ayant concouru au transport, au moins pour la partie du parcours qu'elle a effectué ou qui lui incombait.

Les conflits de lois n'en seraient pas moins fort nombreux encore, si la convention signée à Berne le 14 octobre 1890 n'avait réalisé, à ce point de vue, un progrès énorme, en imposant aux transports internationaux auxquels elle s'applique, un certain nombre de règles très précises et très nettes.

---

(1) Cass. civ. 4 janv. 1909 (Griset c. Ch. de fer du Nord); Voir aussi Cass. civ. 24 avril 1909 (Ch. de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante c. Cuni et autres).

## § 2. — Caractères généraux et domaine d'application de la convention de Berne.

1299. La convention internationale de Berne peut déroger aux lois antérieures françaises. — 1300. Table de la convention de Berne et des dispositions réglementaires annexes. — 1301. Pour ce qui concerne les rapports entre les administrations participantes et le public, cette convention est un « type de contrat » obligatoire. — 1302. Énumération des conditions qui rendent la convention de Berne applicable. — 1303. Ces conditions étant remplies, l'application de la convention devient obligatoire. — 1304. Les administrations françaises de chemins de fer sont tenues d'accepter sous le régime de la convention de Berne les expéditions qui leur sont présentées dans les conditions requises. — 1305. Renvoi au texte de la convention pour ce qui concerne les objets exclus de son application. — 1306. Observations complétant la règle du n° 1302 suivant laquelle la convention pourrait s'appliquer à tout transport entre deux gares appartenant à des territoires d'États différents. — 1307. Énumération des lignes françaises sur lesquelles la convention de Berne peut être appliquée. — 1308. La convention de Berne joue concurremment avec les dispositions non contraires des tarifs des chemins de fer. — 1309. Avertissement au sujet de l'étude qui fait l'objet des paragraphes subséquents.

1299. La convention internationale conclue à Berne le 14 octobre 1890 a été ratifiée en France par une loi du 29 décembre 1891, promulguée au *Journal officiel* le lendemain; elle a subi depuis diverses modifications, qui toutes ont également fait l'objet de lois approbatives, la dernière en date du 24 juillet 1907 : ses dispositions peuvent donc valablement déroger aux lois françaises antérieures, et, de même que pour les colis postaux, il ne peut être fait appel à celles-ci qu'à défaut d'autres.

Cette convention, dans sa teneur actuelle, est applicable en France depuis le 22 décembre 1908, en vertu d'un décret du 17 octobre de la même année.

1300. La table ci-après, extraite d'une publication officielle de l'*Office central de Berne* (1), renseignera suffisamment le lecteur sur l'ensemble des objets traités et réglementés soit par la convention internationale, soit par les dispositions réglementaires qui l'accompagnent et la complètent.

ART. 1<sup>er</sup>. *Portée de la convention internationale.* — 1. Domaine d'ap-

(1) Cet office, créé et organisé en vertu de l'article 57 de la convention internationale, est chargé, entre autres attributions, « de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux »; à cet effet, il fait paraître mensuellement un *Bulletin des Transports internationaux par chemins de fer* auquel les particuliers peuvent s'abonner moyennant 8<sup>f</sup> 50 par an pour la Suisse et 10 francs pour les autres pays de l'Europe.

plication de la convention internationale. — 2. Valeur juridique des dispositions réglementaires. — Protocole, 1<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup>.

ART. 2. *Non-application des dispositions de la convention internationale au transport de certains objets.*

ART. 3. *Objets exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions.* — Dispositions réglementaires, paragraphe 1<sup>er</sup>.

ART. 4. *Validité des prescriptions du tarif.* — Protocole, 3<sup>o</sup>.

ART. 5. *Obligation pour le chemin de fer de transporter.* — 1. Obligation d'accepter les marchandises au transport. — 2. Restrictions à cette obligation; dépôt provisoire. — 3. Ordre des transports. — 4. Obligation de réparer le préjudice causé en cas de contravention. — 5. Prescriptions à observer lors de la remise au transport et du chargement des marchandises.

ART. 6. *Teneur et forme de la lettre de voiture.* — 1. Mentions que doit contenir la lettre de voiture. — 2. Renvoi aux dispositions réglementaires pour les prescriptions de détail. — 3. Obligation d'utiliser le formulaire de lettre de voiture prescrit. — 4. Documents spéciaux pour l'administration de chemin de fer. — 5. Livre à souches à l'usage de l'administration de chemin de fer. — Dispositions réglementaires, paragraphe 2.

ART. 7. *Responsabilité pour les indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture. Vérification par le chemin de fer. Surtaxe.* — 1. Responsabilité de l'expéditeur. — 2. Vérification du contenu des colis. — 3. Contrôle du poids et du nombre des colis. — 4. Surtaxe en cas de fausse déclaration ou de surcharge d'un wagon. — 5. Cas dans lesquels la surtaxe n'est pas due. — 6. Prescription de l'action en paiement ou remboursement de surtaxes. — Dispositions réglementaires, paragraphes 3 et 11.

ART. 8. *Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture.* — 1. Moment à partir duquel le contrat est considéré comme conclu. — 2. Timbrage de la lettre de voiture. — 3. Force probante de la lettre de voiture. — 4. Preuve relative au poids et au nombre des colis. — 5. Duplicata de la lettre de voiture attestant la réception de la marchandise. — 6. Valeur limitée du duplicata de la lettre de voiture.

ART. 9. *Emballage de la marchandise.* — 1. Obligation pour l'expéditeur d'emballer la marchandise. — 2. Conditionnement défectueux ou manque absolu d'emballage. — 3. Responsabilité de l'expéditeur en cas de conditionnement défectueux ou de manque absolu d'emballage. — Dispositions réglementaires, paragraphe 4.

ART. 10. *Formalités de douane, d'octroi et de police.* — 1. Obligation pour l'expéditeur de fournir les papiers nécessaires. — 2. Examen de

l'exactitude et de la suffisance des papiers d'accompagnement. — 3. Accomplissement des formalités en cours de route. — 4. Compétence de l'ayant droit à la marchandise en ce qui concerne l'accomplissement des formalités de douane. — 5. Formalités de douane et d'octroi à l'arrivée de la marchandise à destination.

ART. 11. *Bases pour le calcul des prix de transport.* — 1. Calcul du prix de transport; réductions de prix interdites ou autorisées. — 2. Débours. — Protocole, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>.

ART. 12. *Paiement des frais de transport.* — 1. Frais de transport payés d'avance ou mis à la charge du destinataire. — 2. Droit du chemin de fer d'exiger l'avance des frais de transport. — 3. Dépôt des frais approximatifs de transport. — 4. Application irrégulière du tarif; erreurs de calcul; prescription de l'action en rectification. — Dispositions réglementaires, paragraphe 5.

ART. 13. *Remboursements.* — 1. Faculté de grever la marchandise d'un remboursement. — 2. Perception d'une taxe sur les envois contre remboursement. — 3. Paiement du remboursement par le chemin de fer. — 4. Responsabilité du chemin de fer pour l'encaissement des remboursements. — 5. Conditions d'admission des débours.

ART. 14. *Délais de livraison.* — 1. Renvoi aux dispositions réglementaires pour la fixation des délais maxima de livraison, etc. — 2. Tarifs spéciaux à délais allongés. — 3. Validité des dispositions des tarifs. — Dispositions réglementaires, paragraphe 6.

ART. 15. *Dispositions ultérieures modifiant le contrat primitif.* — 1. Droit pour l'expéditeur de disposer de la marchandise. — 2. Nécessité de produire le duplicata de la lettre de voiture. — 3. Intermédiaire de la gare d'expédition. — 4. Passage du droit de disposer de la marchandise au destinataire. — 5. Refus d'exécuter les ordres ultérieurs ou retard apporté à leur accomplissement. — 6, 7. Formulaire prescrit pour les ordres ultérieurs. — 8. Remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres ultérieurs. — Dispositions réglementaires, paragraphe 7.

ART. 16. *Livraison de la marchandise au lieu de destination.* — 1. Livraison de la marchandise au destinataire. — 2. Droits du destinataire. — 3. Lieu de livraison.

ART. 17. *Obligations du destinataire à la réception de la marchandise.*

ART. 18. *Empêchements au transport.* — 1. Notion de l'empêchement au transport; droit de l'expéditeur de donner de nouvelles instructions. — 2. Droit de l'expéditeur de résilier le contrat. — 3. Droit du chemin de fer de choisir la route pour la continuation du transport. — 4. Restriction au droit de l'expéditeur de disposer de la marchandise.

ART. 19. *Règles à suivre lors de la livraison des marchandises.*

ART. 20. *Droits et obligations du chemin de fer dernier transporteur.*

ART. 21. *Droit de gage accordé au chemin de fer.*

ART. 22. *Effets du droit de gage.*

ART. 23. *Collectivité du transport.* — 1. Répartition des frais de transport. — 2. Responsabilité du chemin de fer dernier transporteur, pour le paiement de la lettre de voiture. — 3. Décompte des parts de taxes au débit et au crédit des différents chemins de fer. — 4. Interdiction de la saisie des créances d'un chemin de fer contre un autre — 5. Interdiction de saisie du matériel roulant.

ART. 24. *Empêchements à la livraison.* — 1. Obligations de la station chargée de la livraison. — 2. Procédure à suivre dans les cas d'empêchement à la livraison.

ART. 25. *Constatation de la perte totale ou partielle, et de l'avarie de la marchandise.* — 1. Recherches à faire par les administrations de chemins de fer dans les cas de perte totale ou partielle et d'avarie. — 2. Procès-verbal à dresser par les administrations de chemins de fer dans lesdits cas. — 3. Règles à suivre pour la constatation. — 4. Constatation judiciaire.

ART. 26. *Droit d'action contre le chemin de fer.* — 1. Droit d'action de l'ayant droit à la marchandise. — 2. Restriction de ce droit.

ART. 27. *Responsabilité collective des chemins de fer. Action.* — 1. Responsabilité du chemin de fer expéditeur. — 2. Responsabilité des chemins de fer subséquents. — 3. Chemin de fer contre lequel doit être intentée l'action; droit d'option du demandeur. — 4. For de l'action. — 5. Extinction du droit d'option du demandeur.

ART. 28. *Demandes reconventionnelles ou exceptions.*

ART. 29. *Responsabilité du chemin de fer pour les agents attachés à son service.*

ART. 30. *Responsabilité du chemin de fer pour perte totale ou partielle, ou pour avarie.* — 1. Étendue de la responsabilité. — 2. Renvoi aux prescriptions locales pour le transport au delà de la dernière gare.

ART. 31. *Restriction de la responsabilité du chemin de fer en cas de certains dangers.* — 1. 1° Pour les transports effectués en wagon découvert; 2° en cas de manque d'emballage ou d'emballage défectueux; 3° en cas de chargement ou de déchargement par l'expéditeur ou le destinataire; 4° en cas de nature dangereuse de la marchandise; 5° en cas de transports d'animaux; 6° en cas de transports ne s'effectuant que sous escorte. — 2. Présomption en faveur du chemin de fer.

ART. 32. *Restriction de la responsabilité en cas de déchet de poids.* — 1. Tolérance fixée pour le déchet de poids naturel. — 2. Calcul de la tolérance dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture. — 3. Responsabilité entière pour déchets de poids

attribuables à d'autres causes. — 4. Responsabilité entière en cas de perte totale de la marchandise. — Dispositions réglementaires, paragraphe 8.

ART. 33. *Présomption de la perte de la marchandise.*

ART. 34. *Indemnité en cas de perte totale ou partielle de la marchandise.*

ART. 35. *Limitation de l'indemnité en cas d'application de tarifs spéciaux.*

ART. 36. *Marchandise retrouvée.* — 1. Réserve de l'ayant droit pour être avisé si la marchandise est retrouvée. — 2. Livraison de la marchandise retrouvée. — 3. Droit du chemin de fer de disposer de la marchandise retrouvée.

ART. 37. *Indemnité en cas d'avarie de la marchandise.*

ART. 38. *Déclaration d'intérêt à la livraison.* — 1. Montant de l'indemnité en cas d'intérêt à la livraison. — 2. Maximum de la taxe supplémentaire pour la déclaration d'intérêt à la livraison. — Dispositions réglementaires, paragraphes 9 et 11.

ART. 39. *Responsabilité en cas de retard dans la livraison.*

ART. 40. *Indemnité en cas de retard dans la livraison.* — 1. Sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage est résulté du retard. — 2. Si ladite preuve est fournie. — 3. S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage est résulté du retard. — 4. S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison et que ladite preuve est fournie.

ART. 41. *Indemnité en cas de dol ou de faute grave.*

ART. 42. *Intérêts de la somme fixée comme indemnité.*

ART. 43. *Exclusion de la responsabilité pour les transports interdits ou admis seulement sous certaines conditions.*

ART. 44. *Extinction des actions contre le chemin de fer.* — 1. Par suite du paiement des frais de transport et de la réception de la marchandise. — 2. Exception est faite en cas de : 1° dol ou faute grave du chemin de fer; 2° réclamation tardive; 3° défauts dont la constatation a été omise par la faute du chemin de fer; 4° dommages non apparents extérieurement. — 3. Refus du destinataire de recevoir la marchandise. — 4. Exclusion des colis manquants de la quittance de réception. — 5. Obligation de présenter les réclamations par écrit.

ART. 45. *Prescription des actions contre le chemin de fer.* — 1 et 2. Moment à partir duquel court la prescription. — 3. Interruption de la prescription. — 4. Suspension de la prescription.

ART. 46. *Inadmissibilité de la reprise des réclamations éteintes ou prescrites.*

ART. 47. *Droit de recours des chemins de fer entre eux.* — 1. Les divers cas de recours. — 2. Insolvabilité d'un des chemins de fer.

ART. 48. *Recours des chemins de fer entre eux en cas de retard dans la livraison.* — 1. Faute collective de plusieurs chemins de fer. — 2. Répartition du délai de livraison entre les divers chemins de fer. — Dispositions réglementaires, paragraphe 10.

ART. 49. *Non-solidarité des chemins de fer en cas de recours.*

ART. 50. *Effet de la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité.*

ART. 51. *Unité de l'instance en cas de recours.*

ART. 52. *Défense d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande en indemnité.*

ART. 53. *For pour les actions en recours.* — 1. Compétence du juge du domicile du chemin de fer défendeur. — 2. Droit du chemin de fer demandeur de choisir entre les juges reconnus compétents.

ART. 54. *Droit des chemins de fer de conclure entre eux des conventions particulières concernant les recours.*

ART. 55. *Caractère obligatoire de la procédure du juge compétent.*

ART. 56. *Exécution des jugements et caution à fournir pour assurer le paiement des dépens.* — 1. Exécution des jugements prononcés en vertu des dispositions de la convention internationale. — 2. Non-exigibilité de la caution à fournir pour assurer le paiement des dépens.

ART. 57. *Institution d'un office central. Compétence.* — 1. Attributions de l'office central. — 2. Élaboration d'un règlement spécial. — Règlement relatif à l'institution d'un office central. — Protocole, 4<sup>o</sup>.

ART. 58. *Liste des chemins de fer.* — 1. Notification des États contractants. — 2. Date de l'entrée d'un chemin de fer nouveau dans le service effectif des transports internationaux. — 3. Radiation d'un chemin de fer de la liste. — 4. Conséquences de la radiation d'un chemin de fer.

ART. 59. *Conférences de revision.* — 1. Conférences ordinaires. — 2. Convocation extraordinaire d'une conférence.

ART. 60. *Application obligatoire et durée de la convention internationale.* — Protocole, 5<sup>o</sup>.

1301. Ainsi qu'on a pu en juger par la table qui précède, la convention de Berne règle à la fois les rapports des administrations participantes entre elles et ceux du public avec ces administrations.

Pour les premiers, le contrat est ferme et doit recevoir pleine exécution pendant toute la durée stipulée à l'article 60; mais pour les autres (rapports du public avec les administrations de chemins de fer) on peut assimiler absolument la convention de Berne aux tarifs français : c'est un type de contrat auquel adhèrent expéditeur, destinataire,



voiturier et commissionnaire, par le seul fait qu'ils se sont placés dans les conditions requises pour que ladite convention soit applicable.

**1302.** Cela résulte, de manière à peu près indiscutable, de l'article 1<sup>er</sup>, ainsi conçu :

« La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises (ou d'animaux) (1) qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des États contractants à destination du territoire d'un autre État contractant, par les lignes de chemins de fer participantes.

« Les dispositions réglementaires prises d'un commun accord entre les États contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la convention elle-même. »

Pour que la convention de Berne soit applicable il faut donc :

1<sup>o</sup> Que le transport ait pour objet des marchandises ou des animaux (2);

2<sup>o</sup> Qu'il soit fait entre deux gares dépendant du territoire d'États différents;

3<sup>o</sup> Qu'une seule lettre de voiture soit créée pour le transport de l'un à l'autre de ces points;

4<sup>o</sup> Que l'itinéraire à suivre n'ait pas à sortir des États contractants ni des lignes de chemins de fer participantes.

**1303.** Ces conditions étant remplies, la convention internationale peut et doit être appliquée à l'exclusion de toute autre réglementation.

En France notamment où les exploitants de chemins de fer n'ont aucune liberté en ce qui concerne les prix et conditions de leurs tarifs, l'expéditeur qui demande à faire une expédition internationale directe, susceptible de rentrer dans les prévisions de la convention de Berne, soumet *ipso facto* ladite expédition à cette convention.

---

(1) Les mots « ou d'animaux » ne figurent pas dans le texte de la convention, mais on a cru devoir les ajouter ici, parce qu'il résulte de l'article 31, 5<sup>o</sup> (*infra*, n<sup>o</sup> 1345), que la convention internationale peut s'appliquer non seulement aux marchandises proprement dites, mais aussi aux animaux. Le terme *Gut, Güter*, employé par le texte allemand (Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von *Gütern*, welche...) a, du reste, un sens beaucoup plus général que le mot français *marchandises* (en allemand *Waaren*) : il comprend aussi bien les animaux que toute autre chose susceptible d'être propriété humaine.

(2) Une conférence internationale, à laquelle ont pris part tous les États signataires de la convention de Berne, ainsi que la Norvège, s'est réunie à Berne le 16 mai 1911, en vue de discuter le projet d'une nouvelle convention, qui s'appliquerait aux transports de voyageurs et de bagages; ce projet, arrêté le 30 mai, sera soumis à une conférence diplomatique, à laquelle il appartiendra de le transformer en traité.

1304. Réciproquement, tandis que les administrations françaises de chemins de fer ne sont pas tenues, en principe, d'accepter les expéditions appelées à sortir du territoire français, cette acceptation devient obligatoire pour elles dès l'instant que le transport demandé remplit les conditions requises pour que la convention de Berne puisse être appliquée.

Ce principe est du reste explicitement consacré par l'article 5 de la convention internationale.

1305. La première des conditions indiquées n° 1302 comporte quelques exceptions qui sont soigneusement détaillées dans les dispositions réglementaires prévues par le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>. On ne peut que renvoyer au texte de ce document pour ce qui concerne les objets exclus de son application.

1306. La deuxième condition appelle aussi deux additions explicatives qui sont les suivantes :

1° « Il est entendu, » dit le protocole annexe (V. p. 845, note), « que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même État, et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendante de l'État d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux. » Ce cas est précisément celui de l'exemple Nice-Menton donné plus haut, n° 1290;

2° Sauf réquisition expresse de l'expéditeur, on considère comme n'étant pas internationaux, les transports qui s'effectuent, dans un sens ou dans l'autre, entre une gare quelconque du territoire d'un État et la gare frontière d'un État limitrophe, ou une station située entre cette gare et la frontière elle-même.

1307. Les États qui ont signé la convention internationale de Berne ou qui y ont adhéré ultérieurement, sont actuellement (1<sup>er</sup> février 1911), avec la France : l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, la Belgique, le Danemark, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Roumanie, la Russie, la Serbie, la Suède et la Suisse.

On ne peut songer à donner ici la nomenclature, fort longue et d'ailleurs à chaque instant modifiée, des chemins de fer qui participent à cette même convention; on se contentera de reproduire la liste de ceux de ces chemins de fer qui sont situés sur le territoire français, ou exploités en territoire étranger par des administrations françaises, telle qu'elle résulte du *Bulletin des transports internationaux par che-*

*mins de fer*, publié par l'Office central de Berne (V. n° 1300, p. 825, note).

A. — LIGNES EXPLOITÉES PAR DES ADMINISTRATIONS FRANÇAISES.

*Les lignes d'intérêt général :*

1. Du *Nord*.

2. De l'*Est*, y compris la ligne de Wassy à Saint-Dizier, ainsi que les lignes d'intérêt local du département des Ardennes (Carignan à Messmépré, Monthermé à Monthermé (Laval-Dieu), Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois), de Rambervillers à Charmes, d'Igney-Avrécourt à Blâmont et à Cirey, exploitées par la compagnie pour le compte des concessionnaires directs.

3. De *Paris-Lyon-Méditerranée*, y compris le chemin de fer du Vieux-Port de Marseille et celui d'Arles à Saint-Louis, exploités par la compagnie pour le compte des concessionnaires directs.

4. D'*Orléans*.

5. Du *Midi*.

6. Du réseau de l'*État* (ancien réseau et Ouest racheté), y compris la ligne d'intérêt local de Ligré-Rivière à Richelieu, exploitée pour le compte du département d'Indre-et-Loire.

7. Des deux *Ceintures de Paris*, y compris la ligne stratégique de Valenton à Massy-Palaiseau.

8. De la compagnie des *Chemins de fer Départementaux*.

9. De la compagnie du chemin de fer de *Somain à Anzin et à la frontière belge*.

10. De la compagnie du *Médoc*.

*Les lignes d'intérêt local :*

11. De la compagnie des *Chemins de fer Départementaux*.

12. De *Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne*.

13. De *Castelnau à Margaux et de Pauillac au Port-des-Pilotes* (Compagnie du *Médoc*).

B. — TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS, SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS, PAR DES ADMINISTRATIONS ÉTRANGÈRES

I. — *Administrations belges.*

Les tronçons, exploités par l'administration des chemins de fer de l'*État belge*, de la frontière franco-belge :

14. Près Doische, à Givet;

15. Près Abeele, à Hazebrouck.

16. Le tronçon, exploité par la compagnie de chemin de fer du *Nord-belge*, de la frontière franco-belge, près Heer-Agimont, à Givet.

17. Le tronçon, exploité par la compagnie belge du chemin de fer de *Chimay*, de la frontière franco-belge, près Momignies, à Anor.

## II. — Administrations allemandes.

Les tronçons, appartenant aux chemins de fer de l'Est français et co-exploités par les chemins de fer impériaux d'*Alsace-Lorraine*, de la frontière allemande :

18. Près Montreux-Vieux, à Petit-Croix;

19. Près Deutsch-Avricourt, à Igney-Avricourt;

20. Près Chambrey, à Moncel;

21. Près Novéant, à Pagny-sur-Moselle;

22. Près Amanvillers, à Batilly;

23. Près Fentsch (Fontoy), à Audun-le-Roman.

## III. — Administrations suisses.

Les tronçons, exploités par les *Chemins de fer fédéraux*, de la frontière franco-suisse :

24. Près Delle, à Delle;

25. Près Vallorbe, à Pontarlier;

26. Près Les Verrières-Suisses, à Pontarlier;

27. Près Crassier, à Divonne-les-Bains;

Le tronçon, exploité par le chemin de fer Martigny-Le Châtelard, de la frontière franco-suisse :

28. Près le Châtelard, à Vallorcine.

## IV. — Administrations italiennes.

29. Le tronçon, exploité par les chemins de fer de l'*État italien*, de la frontière franco-italienne, près Modane, à Modane.

## C. — TRONÇONS SITUÉS SUR TERRITOIRE ÉTRANGER ET EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS FRANÇAISES

### I. — Territoire belge.

Les tronçons exploités par la compagnie des chemins de fer français du *Nord*, de la frontière belge française :

Près Comines, à Comines;

Près Halluin, à Menin.

## II. — *Territoire allemand.*

Les tronçons, appartenant aux chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine et co-exploités par les chemins de fer de l'*Est* français, de la frontière allemande :

- Près Montreux-Vieux, à Montreux-Vieux;
- Près Avricourt, à Deutsch-Avricourt;
- Près Chambrey, à Chambrey;
- Près Novéant, à Novéant;
- Près Amanvillers, à Amanvillers;
- Près Fentsch (Fontoy), à Fentsch (Fontoy).

## III. — *Territoire suisse.*

Les tronçons, exploités par la compagnie de *Paris-Lyon-Méditerranée*, de la frontière franco-suisse :

- Près Saint-Gingolph, au Bouveret;
- Près Chêne-Bourg, à Genève-Eaux-Vives;
- Près La Plaine, à Genève-Cornavin;
- Près Le Locle-Col-des-Roches, au Locle.

## IV. — *Territoire italien.*

Le tronçon exploité par la compagnie française de *Paris-Lyon-Méditerranée*, de la frontière franco-italienne, près Vintimille, à Vintimille.

1308. Après avoir vu quelles conditions permettent ou rendent nécessaire l'application de la convention internationale, il importe de préciser quelle sera l'étendue de cette application : comment et dans quelle mesure elle réagira sur les lois et les tarifs français.

Tel est l'objet de l'article 4 :

« En ce qui concerne les transports internationaux (1), seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la convention; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues. »

Cet article est formel : il en résulte qu'on devra appliquer d'abord au transport les clauses et conditions de la convention internationale

---

(1) Dans la convention de Berne et dans les documents qui ont en elle leur cause ou leur origine, il faut entendre exclusivement par transports internationaux ceux qui sont considérés comme tels au point de vue de l'application de cette réglementation.

ou de ses annexes, puis celles des tarifs ou des lois nationales françaises, mais seulement dans ce qui ne sera pas contraire à la convention.

Il ne suffira pas, il importe de le remarquer, qu'un point ait été déjà réglé par la convention pour qu'on doive s'abstenir de consulter les tarifs sur le même sujet; on devra au contraire toujours recourir à ceux-ci, et n'éliminer de leur application que ce qui ne pourrait se concilier avec les termes de la réglementation internationale.

1309. Ces préliminaires posés, il serait nécessaire, pour faire de la convention internationale une étude complète et d'une véritable utilité pratique, de rapprocher chacune de ses dispositions, des parties correspondantes des lois, règlements et tarifs français : on mettrait ainsi en évidence, d'une part, celles des clauses de ces règlements et tarifs qui se trouvent modifiées ou remplacées, d'autre part, celles qui doivent continuer de recevoir pleine et entière application, même quand il s'agit d'un transport international soumis au régime de la convention de Berne.

Il faudrait ensuite examiner cette convention elle-même dans tous ses détails, en scruter le texte, essayer de dégager d'une jurisprudence déjà très abondante, quelques principes fermes et précis...

Mais un tel travail exigerait à lui seul un volume entier sinon plusieurs, et c'est pourquoi, faute de pouvoir le faire ici de façon suffisamment développée, on se contentera de donner un bref aperçu des questions les plus importantes.

### § 3. — Formation et preuve du contrat.

1310. Le contrat se forme par la tradition de l'objet à transporter, accompagné d'une lettre de voiture; il se prouve au moyen de cette dernière pièce. — 1311. La lettre de voiture doit toujours être présentée par l'expéditeur en même temps que la marchandise. — 1312. Elle doit être établie en double. — 1313. Indications diverses que doit contenir la lettre de voiture. — 1314. Valeur juridique de la lettre de voiture et de son duplicata. — 1315. Le duplicata laissé aux mains de l'expéditeur n'est pas susceptible d'être cédé. — 1316. L'expéditeur étant responsable des énonciations de la lettre de voiture, le chemin de fer a le droit de vérifier le contenu des colis. — 1317. Pénalités en cas de déclaration inexacte.

1310. D'après l'article 8 de la convention internationale « le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture; la gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation...; après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport ».

Le contrat de transport se forme donc, sous le régime de la convention de Berne, par la remise au chemin de fer et l'acceptation, de la part de celui-ci, de la marchandise accompagnée d'une lettre de voiture. Il se prouve au moyen de cette dernière pièce, revêtue du timbre de la gare.

Toutefois, d'après l'alinéa 4 du même article 8, lorsque les marchandises ont été régulièrement chargées par l'expéditeur, « les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture ». A défaut de cette constatation, sur la lettre de voiture, du poids ou du nombre reconnus, le juge saisi d'une contestation ne saurait, « pour établir l'existence d'un manquant et pour condamner la compagnie à en rembourser la valeur aux destinataires, » se fonder uniquement « sur une prétendue faute que la compagnie aurait commise, en déchargeant les marchandises hors la présence des destinataires ou bien eux dûment appelés » (1).

Mais dans ce cas, et aussi en cas d'absence de lettre de voiture, la preuve du contrat pourrait se faire par les moyens et suivant les règles ordinaires.

**1311.** L'obligation, pour l'expéditeur, de présenter une lettre de voiture en même temps que la marchandise, résulte non seulement de l'article 8 précité mais encore de l'article 6, qui débute ainsi :

« Toute expédition internationale doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui contiendra, etc... ».

**1312.** A l'original de la lettre de voiture sera joint un duplicata, sur lequel, d'après l'avant-dernier alinéa de l'article 8, « le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport ».

**1313.** Le formalisme de la lettre de voiture, le modèle à employer, les indications à y faire figurer, sont soigneusement réglés dans l'article 6 et dans les dispositions réglementaires correspondantes.

Les mentions qu'elle doit contenir sont les suivantes :

- a) Lieu et date de création;
- b) Gare d'expédition et administration à laquelle cette gare appartient;

(1) Cass. civ. 9 fév. 1898 (Ch. de fer du Nord c. Ireland fils et Lermite).

c) Gare de destination, nom et domicile du destinataire, et, le cas échéant, indication que la marchandise est adressée « bureau restant ou en gare »;

d) Nature de la marchandise; indication du poids ou « un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur »; en outre, pour les marchandises emballées, nombre, conditionnement (1), marques et numéros des colis ;

e) « La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35 »;

f) Facultativement, la déclaration d'intérêt à la livraison (V. n° 1357 et suiv);

g) Une mention faisant connaître si le transport doit être fait à grande ou à petite vitesse;

h) Énumération des papiers qui accompagnent l'expédition pour les douanes, l'octroi ou des formalités de police;

i) Indication du port payé (V. n° 1335);

k) Montant des débours et remboursements à faire suivre;

l) Facultativement, « la mention de la voie à suivre, avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane ainsi que les vérifications de police qui pourraient être nécessaires »;

m) Nom ou raison commerciale, adresse et signature de l'expéditeur (la signature peut être imprimée ou remplacée par une griffe si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent).

1314. On voit que la lettre de voiture exigée par la convention internationale correspond assez bien à la déclaration d'expédition imposée en France à toute personne qui remet une marchandise au chemin de fer, en vue de son transport sur les rails français; d'autre part, le duplicata de la lettre de voiture est l'équivalent du récépissé qui doit être délivré à l'expéditeur, après reconnaissance et acceptation de la marchandise présentée par lui.

Toutefois, la valeur juridique de ces pièces n'est pas exactement la même. La déclaration d'expédition et le récépissé ont un caractère unilatéral : l'une, émanant de l'expéditeur, reste entre les mains du chemin de fer, dont elle est le titre; l'autre, établi par le chemin de fer

---

(1) Le texte officiel français porte « description de l'emballage », mais il semble que le mot « conditionnement » corresponde mieux, dans le langage courant des chemins de fer, à ce que les auteurs de la convention internationale ont voulu dire, et que le texte allemand traduit par *Art der Verpackung*, c'est-à-dire *genre ou mode d'emballage*.



et délivré par lui, est le titre et la propriété de l'expéditeur, et c'est son double, le récépissé du destinataire, qui accompagnera l'expédition pour tenir lieu de lettre de voiture. D'autre part, les indications relatives au transport ne sont pas toutes mentionnées sur chacune de ces pièces : le nombre des colis, par exemple, peut, dans certains cas, figurer sur la déclaration et non sur le récépissé; le délai, au contraire, figurera sur les récépissés et non sur la déclaration... De telle sorte qu'il est nécessaire de réunir ces titres et de les confronter, pour connaître intégralement les conditions du contrat. Il n'en est pas de même de la lettre de voiture internationale : l'original de cette pièce suffit à lui seul à faire titre envers tous les ayants droit, pour tout ce qui a été convenu. Quant au duplicata, qui semble correspondre à notre récépissé, il n'a, dit le paragraphe final de l'article 8, « la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement »; il ne saurait donc prévaloir contre la lettre de voiture elle-même, et c'est, en principe, celle-ci qui doit toujours servir de base au règlement d'un litige.

1315. Le paragraphe cité ci-dessus de l'article 8 a en outre pour but de rappeler que le duplicata doit rester personnel à celui à qui il a été délivré, qu'il ne peut être cédé par endos ou autrement, qu'il n'assurerait au tiers porteur aucun droit sur l'objet transporté, enfin que si, en réalité, il fait titre au profit de l'expéditeur, en ce sens qu'il constate l'existence du contrat et les obligations corrélatives du chemin de fer, il ne lui permet cependant d'apporter à ce contrat aucune modification en dehors des cas limitativement prévus et réglés par la convention elle-même.

Mais, ainsi qu'on le verra nos 1319, 1323 et 1378, ce duplicata est, dans certains cas, nécessaire à l'expéditeur pour faire valoir intégralement ses droits; il joue alors le rôle d'une sorte de pièce d'identité établissant la qualité du porteur.

1316. On ne saurait quitter le paragraphe relatif à la lettre de voiture sans dire un mot de l'article 7, dont le premier alinéa déclare l'expéditeur « responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues » dans ce document.

Pour rendre cette responsabilité effective, le même article ne manque pas de constater que « le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture ». En principe, « l'ayant droit sera dûment appelé à assister à cette vérification », qui sera faite « conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu » (al. 2).

On a vu, n° 225, qu'il doit en être de même, en France, pour tous les transports par voie ferrée.

**1317.** En cas de déclaration inexacte, l'expéditeur encourt, outre les condamnations qui pourraient être prononcées contre lui en vertu des lois pénales ou des règlements de police, une « surtaxe » (art. 7, al. 4), ou plutôt une amende, qui est fixée, pour la plupart des cas, au « double de la différence entre le prix de transport du contenu (ou du poids) déclaré et celui du contenu (ou du poids) constaté, calculé du point d'expédition au point de destination » (Disp. régl., § 3).

Cette pénalité est applicable alors même que l'expéditeur serait de bonne foi (1).

#### § 4. — Exécution générale du contrat. Droit à la marchandise. Itinéraire.

**1318.** La livraison se fait, en France, suivant les règles ordinaires. — **1319.** Le « droit de disposer de la marchandise » appartient tantôt à l'expéditeur, tantôt au destinataire. — **1320.** Conditions dont la réalisation attribue au destinataire le « droit de disposer de la marchandise ». — **1321.** Étendue du droit de disposer dévolu au destinataire. — **1322.** Étendue du droit de disposer dévolu à l'expéditeur. — **1323.** Exercice de ce droit; valeur, à cet égard, du duplicata de la lettre de voiture. — **1324.** Cas de refus par le destinataire. — **1325.** Cas d'interruption forcée du transport. — **1326.** Importance du choix de l'itinéraire. — **1327.** L'indication d'un itinéraire par l'expéditeur ne lie les chemins de fer que dans une certaine mesure. — **1328.** A-défaut d'une stipulation d'itinéraire, le chemin de fer doit choisir « la voie la plus avantageuse pour l'expéditeur ».

**1318.** Le contrat recevant son exécution normale, « le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture » (art. 16, 1<sup>er</sup> al.); mais la manière dont il devra être procédé n'a point été spécifiée : l'article 19 se borne à renvoyer pour cette livraison, soit à domicile, soit en gare, « aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison ». Il y a donc lieu de procéder, en France, pour les transports venant de l'étranger, absolument comme pour ceux du service national intérieur : livraison à domicile par le factage ou le camionnage, conformément aux règles

---

(1) Cour suprême d'Autriche, 25 mai 1898 (*Bulletin des transports internationaux*, 1899, p. 394).

et dans les délais ordinaires (1) ; livraison en gare, au destinataire ou à son représentant, sur réquisition formulée après l'expiration des délais de transport ou de mise à disposition, la lettre d'avis d'arrivée demeurant facultative (V. n° 1341) ; procédure en cas de contestation suivant l'article 106 du Code de commerce (V. n° 1389).

A noter toutefois qu'aux termes de l'article 24 « lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné immédiatement par télégraphe ». Ce mode de procéder diffère assez sensiblement des dispositions correspondantes des tarifs généraux des grands réseaux français (V. nos 381, 804 et 858).

**1319.** Le « destinataire » est, dans le cas d'exécution du contrat tel qu'il résulte de la lettre de voiture, la personne désignée par cette pièce.

Cette personne peut, sur seule justification de son identité, « faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport, moyennant l'exécution des obligations que ce contrat lui impose » (art. 16, al. 2) : c'est là une faculté que consacrent en France les principes du droit commun, et si la convention internationale l'a constatée en termes exprès, c'est qu'elle a tenu à en réglementer l'usage de façon précise.

Le destinataire a, sur la marchandise transportée, des droits qui excluent ceux de l'expéditeur et réciproquement. Celui-ci a stipulé pour celui-là ; mais la stipulation ne devient irrévocable que par l'acceptation de l'intéressé ; leurs droits vis-à-vis du chemin de fer ont une commune origine : le contrat de transport ; mais ils ne peuvent s'exercer simultanément, et, pour employer l'excellente expression de la convention internationale, l'expéditeur et le destinataire ne doivent pas posséder simultanément le « droit de disposer de la marchandise ».

Le destinataire pourra notamment, « après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination », dit l'alinéa 2 de l'article 16, « demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise » ; mais, ajoute-t-il aussitôt, « ce droit s'éteint quand

---

(1) Ce principe se trouve confirmé par l'alinéa 2 de l'article 30 : « Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19. »

l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'article 15, un ordre contraire ».

Et d'autre part, l'article 15, alinéa 4 : « Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse lorsque, la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise. »

**1320.** Il résulte de ces textes que deux conditions sont nécessaires pour faire passer au destinataire le droit de disposer de l'envoi :

1<sup>o</sup> Que la marchandise soit « arrivée à destination », c'est-à-dire à la « station destinataire » (art. 16, al. 3), et le chemin de fer pourrait être rendu responsable d'une livraison faite avant cette arrivée (1);

2<sup>o</sup> Que la lettre de voiture ait été « remise au destinataire », ou que celui-ci ait, tout au moins, introduit une instance judiciaire en vue d'obtenir la remise de cette lettre et la délivrance de la marchandise.

Cette règle est d'une grande importance, tant au point de vue de la responsabilité du chemin de fer qu'au point de vue des diverses actions auxquelles peut donner lieu le contrat de transport.

**1321.** Lorsque le destinataire est en possession du droit de disposer, il peut évidemment, puisque rien ne le lui interdit, faire de la chose ce qu'il veut : par exemple la réexpédier à un tiers ou même la retourner à l'expéditeur. Mais il doit d'abord prendre livraison, et le nouveau transport ne saurait dès lors être considéré comme une suite, une continuation du premier ; la marchandise ne doit du reste pas « être retournée sans le consentement exprès de l'expéditeur » (art. 24, al. 1); un nouveau contrat, une nouvelle expédition sont donc nécessaires, dont la régularité et les conditions dépendront de ce qui aura été convenu entre le destinataire, devenu expéditeur, et le chemin de fer.

**1322.** Il en est autrement de l'exercice du droit dévolu à l'expéditeur, droit que le premier alinéa de l'article 15 définit en ces termes :

« L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise : soit en la retirant à la gare de départ; soit en l'arrêtant en cours de route; soit en la faisant délivrer au lieu de destination, ou en cours de route,

---

(1) Cour suprême impériale allemande, 13 oct. 1893 (*Bulletin des transports internationaux*, 1895, p. 357).

ou encore à une station située soit au delà du point de destination, soit sur un embranchement, à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture; soit en ordonnant son retour à la gare de départ. »

Ces diverses éventualités étant prévues dans la convention même, leur réalisation est la simple exécution d'une condition du contrat primitif, et il n'y a pas novation à ce contrat.

**1323.** La forme dans laquelle doivent être donnés les ordres de l'expéditeur est réglée par d'autres dispositions de l'article 15: ils doivent notamment faire l'objet d'une déclaration écrite et signée, qui sera présentée accompagnée du duplicata de la lettre de voiture et répétée sur cette pièce (al. 6); d'autre part, le chemin de fer n'est tenu de les exécuter que lorsqu'ils sont transmis « par l'intermédiaire de la gare d'expédition » (al. 3).

Faute d'avoir exécuté ou transmis les ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, le chemin de fer serait responsable, à l'égard du destinataire, du préjudice que ce fait lui aurait causé (1); mais, d'après l'alinéa 2. de l'article 15 (V. n° 1367), il n'y a lieu à cette responsabilité qu'envers le destinataire à qui le duplicata a été remis par l'expéditeur.

**1324.** Par dérogation à la règle précédente, la représentation du duplicata n'est pas nécessaire à la validité des ordres de l'expéditeur, lorsque la marchandise a été refusée par le destinataire (art. 24, al. 1).

**1325.** Elle n'est pas non plus nécessaire lorsque les instructions de l'expéditeur ont été provoquées par le chemin de fer à raison de ce que le transport, empêché par cas fortuit ou force majeure, ne pouvait se continuer jusqu'à destination dans des conditions normales; dans ce cas, les instructions données sans que le duplicata ait été présenté ne peuvent changer ni la désignation du destinataire ni le lieu de destination (art. 18, al. 4).

**1326.** Le choix de la direction à donner à une expédition peut avoir, comme on a eu déjà l'occasion de le montrer, notamment n° 490, une importante répercussion sur le prix que coûtera le transport, ou sur sa durée. Cette remarque s'applique plus encore aux transports internationaux qu'à tous autres, à cause de leur longueur,

---

(1) Cour suprême d'Autriche, 16 juin 1904 (*Bulletin des transports internationaux*, 1905, p. 136).

souvent considérable et des divers États que l'itinéraire suivi peut avoir à traverser. On conçoit facilement que de Douarnenez à Odessa, par exemple, les conditions du transport pourraient être très différentes comme prix, durée, et même comme sûreté, suivant qu'on passerait par Berlin et Varsovie, empruntant seulement les grandes lignes et traversant seulement l'Allemagne, ou suivant que, pour réaliser un itinéraire plus court, on devrait emprunter successivement les territoires de la Suisse, de l'Autriche et de la Roumanie.

**1327.** Aussi l'article 6, alinéa 1, lettre *l* (*supra*, n° 1313), a-t-il laissé à l'expéditeur la faculté de choisir, en l'indiquant sur la lettre de voiture, la voie à suivre et les points où devront être faites, s'il y a lieu, « les opérations de douane, ainsi que les vérifications de police qui pourraient être nécessaires ».

Toutefois, ces dernières indications lient seules de façon rigoureuse les administrations appelées à prendre part au transport : les opérations de douane, d'octroi et de police auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur, qui, de cette façon, pourra toujours les surveiller ou s'y faire représenter. Quant à la voie à suivre entre ces points, elle peut être changée ou modifiée, soit au départ, soit en cours de route, et s'éloigner même notablement de celle indiquée par la lettre de voiture; mais le chemin de fer ne pourra, sauf dans un cas prévu par l'article 18, bénéficier ni d'une taxe ni d'un délai supérieurs à ceux qui auraient été applicables sur l'itinéraire choisi par l'expéditeur. En outre, celui-ci doit être prévenu du changement d'itinéraire lorsque l'initiative en est prise par la gare de départ.

**1328.** A défaut d'indication dans la lettre de voiture au sujet de la voie à suivre, le chemin de fer doit « choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur » (art. 6, al. 1, lettre *l*); dans ce cas, taxe et délai seront, bien entendu, calculés sur cet itinéraire.

Il semblerait que l'expéditeur, qui ignore le plus souvent les conditions techniques des diverses lignes entre lesquelles on peut hésiter, a tout intérêt à laisser le chemin de fer choisir entre ces lignes l'itinéraire « le plus avantageux ». Il n'en est malheureusement rien dans la plupart des cas, attendu que le chemin de fer « n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part ». *Lata culpa est*, disent les jurisconsultes romains (1), *nimia negligentia, id est non intelligere quod omnes intelligunt!* Il est évident que, quelle que soit la voie choisie, par la gare de Douar-

(1) L. 213, § 2, L 223, pr. D., De verb. signif., liv. L, tit. XVI.

nenez par exemple, pour une expédition sur Odessa (V. n° 1326), le chemin de fer pourra toujours se défendre d'une faute grave et sa responsabilité sera à peu près illusoire.

Aussi l'expéditeur prudent a-t-il le devoir de se renseigner auprès de personnes compétentes, et d'user au besoin de son droit d'indiquer l'itinéraire: par ce moyen, il pourra du moins calculer à l'avance, avec une certitude relative, le prix et le délai de son expédition.

### § 5. — Fixation et paiement du prix.

1329. Le prix du transport est déterminé par les tarifs des divers réseaux empruntés. — 1330. Mais les tarifs à délais allongés ou à limitation de responsabilité ne peuvent être appliqués qu'en vertu d'une demande de l'expéditeur. — 1331. Il n'est pas nécessaire que cette demande précise le numéro du tarif. — 1332. Les tarifs spéciaux peuvent être appliqués d'office lorsque leurs conditions de délai et de responsabilité ne sont pas plus onéreuses que celles résultant de la convention de Berne. — 1333. Il faut toutefois que les conditions requises en ce qui concerne la consistance de l'expédition soient remplies. — 1334. Mais, en règle générale, ce sont les prix les plus réduits qui doivent être appliqués. — 1335. Perception et garantie du prix.

1329. Ainsi qu'on l'a vu n° 1308, les « conditions des tarifs » communs ou particuliers des diverses associations participantes, peuvent, en vertu de l'article 4 de la convention internationale, s'appliquer aux transports qui sont soumis au régime de cette convention.

Par « conditions des tarifs » il faut entendre ici non seulement les conditions d'exécution du transport mais aussi les conditions de prix.

Cela résulte suffisamment du premier alinéa de l'article 11, qui pose en outre, à ce sujet, un principe d'égalité semblable à celui dont il a été parlé nos 188 et 646 :

« Les prix de transport, » dit cet article, « seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions. »

Les tarifs des divers réseaux, homologués et publiés dans tous les cas suivant les règles ordinaires (1), s'appliqueront donc, en principe,

(1) Aux termes du paragraphe 3 d'un protocole annexe qui « fait partie intégrante » de la convention internationale, celle-ci « ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les États dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque État, et notamment la convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque État concernant l'homologation des tarifs et des conditions du transport ».

pour ce qui concerne le prix du transport, l'itinéraire à taxer restant déterminé comme il a été dit nos 1327 et 1328.

**1330.** Toutefois, certaines conditions des tarifs spéciaux ne peuvent être applicables qu'en vertu d'une « demande du tarif » formulée par l'expéditeur; celui-ci est en effet tenu, en vertu de l'article 6, lettre e (*supra*, n° 1313), de formuler dans la lettre de voiture « la demande de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35 ».

Suivant l'article 14, alinéa 2 (*infra*, n° 1336), les administrations de chemins de fer peuvent appliquer leurs « tarifs à délais allongés » dans le trafic international.

L'article 35 admet de même l'applicabilité de tarifs spéciaux fixant « le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie ».

Dans les deux cas prévus par les articles 14 et 35, les tarifs ne sont applicables qu'autant qu'ils ont été demandés par une mention écrite, portée par l'expéditeur sur l'original de la lettre de voiture.

**1331.** Mais il y a lieu de remarquer que le texte précité de l'article 6 n'impose pas à l'expéditeur l'obligation de demander les tarifs dont il s'agit par leur nom ou leur numéro. En conséquence, une demande suffisamment indicatrice de la volonté et de l'acceptation dudit expéditeur doit être considérée comme valable, quand bien même elle ne réclamerait pas nommément l'application de tel ou tel tarif numériquement désigné.

On pourra se contenter, par exemple, d'une formule comme la suivante : « Tarifs les plus réduits, quelles que soient leurs conditions de responsabilité ou de délais. »

**1332.** Une autre remarque plus importante encore est que la demande des tarifs spéciaux n'est exigée par la convention internationale que pour les tarifs prévus par ses articles 14 et 35, c'est-à-dire ceux qui, dérogeant aux conditions générales de ladite convention, sont moins avantageux pour l'expéditeur en ce qu'ils consacrent soit des allongements de délai, soit des limitations d'indemnité. Les prix des autres tarifs, « légalement en vigueur et dûment publiés », sont applicables d'office en vertu de l'article 11.

Il s'ensuit qu'en France, notamment, des tarifs spéciaux qui ne seraient applicables aux transports du service national intérieur que sur demande de l'expéditeur, peuvent être appliqués aux transports internationaux sans que cette demande ait été faite : il suffit pour cela



que leurs conditions de délai et de responsabilité ne soient pas moins avantageuses que celles de la convention internationale.

En vain soutiendrait-on, contre cette opinion, que, d'après l'article 1<sup>er</sup> des conditions générales des tarifs spéciaux français, tout expéditeur qui veut profiter de ces tarifs doit « en faire la demande sur sa déclaration d'expédition »; cette règle ne peut être applicable aux transports soumis au régime de la convention de Berne, parce qu'elle est contraire à l'interprétation naturelle de ses articles 4, 6 (al. 1, lettre e), 11 (al. 1), 14 (al. 2) et 35; du reste, pour ces transports, il n'est pas fait de véritables déclarations d'expédition, au sens juridique de cette expression.

On ne pourrait pas davantage refuser l'application d'office des tarifs spéciaux, sous prétexte qu'en France aucun tarif dérogatoire au droit commun ne peut être appliqué qu'en vertu d'une acceptation tacite ou expresse de l'expéditeur : la convention de Berne est elle-même hors du droit commun, et tout tarif applicable en vertu de ses clauses bénéficie de l'acceptation implicite dont elle est l'objet, de la part de l'expéditeur qui se place dans les conditions requises (V. n° 1301).

**1333.** Il faut, cependant, pour que les prix d'un tarif spécial soient applicables, que les conditions prévues en ce qui concerne la consistance de l'expédition (V. n° 666) soient remplies : par exemple, le minimum de poids, le mode d'emballage, etc.; ces prix peuvent en effet être considérés comme inexistantes à l'égard des expéditions qui ne réunissent pas les conditions matérielles imposées par le tarif.

**1334.** Mais, sous le bénéfice de cette réserve, on peut poser en principe que la taxe d'un transport régi par la convention de Berne doit être calculée d'office d'après les tarifs les plus réduits, pourvu que les conditions de délai et de responsabilité de ces tarifs ne soient pas moins avantageuses que celles de la convention elle-même.

**1335.** Il y a peu de chose à dire sur le mode de perception du prix. Les expéditions sont faites, comme sous le régime exclusivement français, en port dû ou en port payé. Toutefois, une disposition spéciale de l'article 12 permet de verser au départ « une partie quelconque des frais de transport à titre d'affranchissement » (al. 1). Mais, sauf cette différence, le mode de procéder pour le paiement est sensiblement le même que dans les tarifs généraux français; la convention internationale est seulement beaucoup plus précise et plus détaillée que ceux-ci.

Le chemin de fer peut exiger « l'avance des frais de transport lors-

qu'il s'agit de marchandises qui, d'*après son appréciation*, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport » (art. 12, al. 2).

Ces frais, lorsqu'ils n'ont pas été payés au départ sont « considérés comme mis à la charge du destinataire » (art. 12, al. 1); celui-ci devient, par la « réception de la marchandise et de la lettre de voiture », personnellement débiteur du « montant des créances résultant de la lettre de voiture (art. 17); notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise » (art. 20), à l'exclusion toutefois des frais qui auraient été faits et des droits qui auraient été payés contre sa volonté (1).

Le chemin de fer a sur l'objet transporté, pour la totalité de ces créances, « les droits d'un créancier gagiste » (art. 21). Ces droits subsistent tant que la marchandise est entre ses mains ou celles « d'un tiers qui la détient pour lui » (même art.); aussi n'est-il tenu de délivrer ladite marchandise, que contre « quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture » (art. 16, al. 1). Quant aux « effets du droit de gage », ils doivent être réglés « d'après les lois du pays où s'effectue la livraison » (art. 22).

## § 6. — Délais.

**1336.** Les délais sont, en principe, ceux résultant des dispositions y relatives de la convention internationale. — **1337.** Texte de ces dispositions. — **1338.** Répartition du délai total entre les administrations ayant participé au transport. — **1339.** Le délai total reste d'ailleurs seul obligatoire vis-à-vis de l'ayant droit. — **1340.** Point de départ du délai. — **1341.** Moment où il prend fin. — **1342.** Indication des circonstances qui autorisent un allongement des délais ordinaires.

**1336.** « 1. Les dispositions réglementaires », dit l'article 14 de la convention internationale, « établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

« 2. Lorsque, d'après les lois et règlements d'un pays, il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

(1) Cass. civ. 26 juin 1901 (Ch. de fer du Nord c. Lesage-Montagne).

« 3. Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial. »

On a vu, n° 1330, que l'application des tarifs spéciaux à délai allongé dépassant le délai prévu par la convention de Berne, est subordonnée à la demande de l'expéditeur. Dans ce cas, il ne saurait y avoir doute : les délais sont tels qu'ils résultent des tarifs appliqués.

Mais que décider lorsque les délais résultant des tarifs sont plus courts que les délais maxima fixés par la convention? Faut-il dans tous les cas accorder au chemin de fer le bénéfice de ces derniers? Cette question est fort délicate et mériterait de longs développements. Dans l'impossibilité où l'on est de la discuter complètement ici on la supposera, sans discussion, résolue par l'affirmative.

En conséquence, lorsqu'il n'y a pas lieu à allongement de délai en vertu des tarifs applicables, on admettra que l'on doit considérer, dans tous les cas, comme acquis au chemin de fer, le délai maximum résultant des dispositions réglementaires auxquelles renvoie l'article 14.

**1337.** Ces dispositions (§ 6) sont ainsi conçues :

« 1. Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

« a. Pour la grande vitesse :

« 1° Délai d'expédition . . . . . 1 jour.

« 2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . . 1 jour.

« b. Pour la petite vitesse :

« 1° Délai d'expédition . . . . . 2 jours.

« Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . . 2 jours.

« 2. Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus. »

On voit que ce système est, pour la grande vitesse, tout à fait différent du système français (V. n° 473) : les délais se comptent en effet dans tous les cas par jours, d'après le nombre des kilomètres parcourus, les délais de petite vitesse étant seulement le double, exactement, de ceux de grande vitesse.

**1338.** En outre, la terminologie employée n'est plus du tout la même, ainsi qu'il résulte non seulement du paragraphe 6 précité, mais

surtout du paragraphe 10, ci-après, des mêmes dispositions réglementaires :

« A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la convention et le paragraphe 6 des présentes dispositions réglementaires seront partagés, entre les différents chemins de fer qui auront pris part au transport, de la manière suivante :

« 1<sup>o</sup> Entre deux chemins de fer voisins :

« a. Le délai d'expédition en deux parties égales;

« b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

« 2<sup>o</sup> Entre trois chemins de fer ou plus :

« a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun douze heures de délai d'expédition pour la petite vitesse, et six heures pour la grande vitesse;

« b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus;

« c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer. »

Si l'on compare cette division aux distinctions qui ont été établies, n<sup>o</sup> 474, entre les délais d'expédition, de transport proprement dit, de livraison et de transmission, on verra que le « délai d'expédition » de la convention de Berne correspond en réalité au délai d'expédition, au délai de livraison et à une partie du délai de transmission; de même, le « délai de transport » comprend outre le délai de transport proprement dit, une partie des délais d'expédition, de livraison et de transmission; enfin, par l'expression « délai de livraison », la convention internationale entend l'ensemble du délai d'expédition et du délai de transport tels qu'ils viennent d'être définis, ou, en d'autres termes, ce que la jurisprudence des tribunaux français et le cahier des charges appellent le *délai total*.

Cette correspondance entre la terminologie de la convention de Berne et celle des tarifs français est mise en évidence dans le tableau ci-contre, qui, établissant en détail le calcul et la répartition d'un délai de petite vitesse conformément aux règles internationales, montre ensuite à quelle portion de ce délai correspondraient les divers éléments d'un délai calculé suivant les règles des tarifs français.

Dans ce tableau on a supposé une expédition faite à petite vitesse, de la gare *Alpha* sur la gare *Oméga*, en passant par les points de transit *Delta*, *Kappa* et *Sigma*, empruntant ainsi les quatre réseaux Alpha-Delta, Delta-Kappa, Kappa-Sigma et Sigma-Oméga, pour des

CALCUL DES DÉLAIS d'après la CONVENTION INTERNATIONALE	RÉSEAUX				CORRESPONDANCE avec la division des délais d'après LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE
	ALPHA- DELTA (500 km.)	DÉLTA- KAPPA (300 km.)	KAPPA- SIGMA (100 km.)	SIGMA- OMÉGA (600 km.)	
Délai d'expédition . . . . . 2 jours Délai de transport (1 500 km.) . . . . . 12 — Total: . . . . . 14 jours  RÉPARTITION  a) 12 heures du délai d'expédition à chacun des réseaux extrêmes . . . . . b) Le reste du délai d'expédition, soit 24 heures, et un tiers du délai de transport, soit 4 jours, à partager également entre les quatre réseaux, soit, pour chacun, 30 heures. . . . .  c) Les deux autres tiers du délai de transport, soit 8 jours, à partager proportionnellement aux distances parcourues. . . . .  Totaux: . . . . .	12h ) 15 ) (1) 15 )        64	30h        $38 \frac{2}{5}$	30h        $12 \frac{4}{5}$	12h ) 15 ) (2) 15 )        $76 \frac{4}{5}$	(1) Délai d'expédition : 27 heures. (2) Délai de livraison : 27 heures.  Délais de transmission : 15 heures (une seule transmission) sur le premier et sur le dernier réseau; 30 heures (deux transmissions) sur chacun des réseaux intermédiaires.  Délai de transport proprement dit (8 jours).
	4j 10h »	2j 20h 24m	1j 18h 48m	4j 22h 48m	
	Ensemble : 14 jours.				

parcours respectivement égaux à 500, 300, 100 et 600 kilomètres, la distance totale étant de 1.500 kilomètres.

**1339.** Le délai total, appelé par la convention internationale délai de livraison, est, de même qu'en France, seul obligatoire : cela résulte implicitement, mais incontestablement, des termes employés, notamment pour la fixation du point de départ et du point d'expiration de ce délai. On pourra s'en rendre compte à la lecture des textes cités dans les paragraphes suivants.

**1340.** Le point de départ du délai est nettement défini : « Le délai de livraison », disent les dispositions réglementaires y relatives (§ 6, al. 5), « prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture ».

Sur les chemins d'intérêt général français le délai d'expédition à petite vitesse commence à courir dans des conditions identiques.

Il faut ajouter que, pour les transports internationaux (à petite vitesse), « lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard » (Disp. régl., § 6, al. 8 et 10).

**1341.** Le moment où expire le délai total n'est malheureusement pas aussi facile à préciser. Les délais, se calculant par jour et prenant cours à minuit, se termineront en principe à minuit ; mais voici comment s'expriment les dispositions réglementaires (§ 6, al. 5 et 6) :

« Le délai est observé, lorsque, avant qu'il soit expiré, la marchandise est remise ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison. Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée. Pour les marchandises qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée et pour celles qui ne sont pas livrées à domicile par le chemin de fer, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, la marchandise est mise à la disposition du destinataire à la gare de destination. »

Parmi les nombreux points que ce texte laisse obscurs, on peut par exemple se demander si, dans le dernier cas envisagé, il y aura retard lorsque, le délai ne devant expirer qu'à minuit, la gare se sera fermée, la veille au soir, sans que la marchandise ait été mise à la disposition du destinataire, qui cependant la réclamait.

La Cour de cassation a répondu négativement à cette question ; de plus, comme, dans l'espèce qui lui était soumise, il s'agissait d'une expédition de grande vitesse, elle lui a appliqué les dispositions de

l'arrêté du 12 juin 1866 relatives aux expéditions arrivant de nuit (V. n° 519), et a, en conséquence, reporté « deux heures après l'ouverture de la gare », ainsi que cela doit se faire pour les expéditions à grande vitesse du régime français, le délai qui, calculé d'après la convention de Berne, expirait à minuit.

Voici, d'ailleurs, comment elle raisonne :

« D'une part, l'article 19 de la convention internationale de Berne dispose que la livraison des marchandises est réglée conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison; d'autre part, en France, aux termes de l'article 5 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 « les expéditions (par grande vitesse) arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare », et « du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre les gares seront ouvertes, pour la livraison des marchandises, à grande vitesse, à 6 heures du matin au plus tard »;

« En calculant conformément au paragraphe 6 des dispositions d'exécution de la convention internationale susvisée, les délais prenant cours à partir du 6 juillet à minuit, d'expédition (un jour) et de transport (trois jours), ces délais réglementaires expiraient le 10 juillet à minuit;

« La gare de Contrexéville étant fermée à ce moment, le colis litigieux pouvait être mis, sans retard, à la disposition du destinataire jusqu'au 11 juillet, deux heures après l'ouverture de la gare (1). »

Cette doctrine paraît des plus condamnables : sans doute le délai expirant à minuit, la livraison ne peut être exigée avant l'ouverture de la gare lorsque celle-ci est fermée la nuit, mais il n'y a aucune raison d'allouer en outre au chemin de fer un délai de livraison de deux heures qui était déjà compris dans le délai total, calculé conformément aux prescriptions de la convention internationale, ainsi que le prouve indubitablement la répartition de ce délai total entre les administrations participant au transport, telle qu'elle est établie par la convention elle-même (V. n° 1338); il paraît en outre bien certain que l'objectif de l'article 19 est seulement celui qu'on a dit n° 1318, c'est-à-dire le mode de la livraison, la manière dont elle sera faite, mais non le temps à allouer pour les opérations qui doivent la précéder et la préparer.

**1342.** Le calcul même du délai n'est pas toujours exempt de difficultés.

Ainsi, les États contractants ont la faculté de permettre aux administrations de chemins de fer soumises à leur autorité d'user de délais supplémentaires dans les cas suivants (Disp. régl., § 6, al. 3) :

« 1<sup>o</sup> Les jours de foire;

(1) Cass. civ. 29 déc. 1909 (Ch. de fer de l'Est c. Claudé).

« 2<sup>o</sup> Les époques de trafic extraordinaire;

« 3<sup>o</sup> Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport;

« 4<sup>o</sup> Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal. »

Dans tous ces cas, il est vrai, on saura toujours à l'arrivée quelle est la durée du délai supplémentaire à ajouter au délai ordinaire, car le chemin de fer doit, « en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité (*Ibid.*, al. 4) »; en conséquence, si la lettre de voiture ne contient aucune mention de ce genre, il n'y a rien à ajouter au délai normal calculé à raison d'un ou de deux jours par 250 kilomètres; mais ce calcul ne peut être établi avec certitude sur ces bases qu'après l'arrivée.

D'autre part, « lorsque le dernier jour du délai de livraison (en petite vitesse) est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement » (al. 9 et 10); mais, et ceci n'est pas aussi clair, « dans le cas où l'un des États aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion » (al. 11) : cet élément du calcul du délai sera souvent fort difficile à déterminer.

Enfin, une dernière cause de difficulté, et peut-être la plus sérieuse, vient de ce que « les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer » (al. 7). Cela, sans aucun doute, est très légitime, mais il n'est fourni au destinataire aucun moyen de vérifier l'exactitude des renseignements que le chemin de fer donnera à ce sujet; la convention internationale n'impose même pas, à l'administration intéressée, l'obligation, comme pour les délais supplémentaires dont il a été parlé au début du présent numéro, d'indiquer sur la lettre de voiture le temps employé aux formalités fiscales ou autres, et le temps perdu pour cause d'interruption de service : si sur ces points le destinataire ne consent pas à s'en remettre à la bonne foi des agents du chemin de fer, celui-ci aura grand-peine à justifier les délais supplémentaires dont il prétendra bénéficier.



## § 7. — Responsabilité.

1343. Principes généraux et observations préliminaires.

1343. Les principes généraux de la responsabilité sont, sous le régime de la convention de Berne, les mêmes que sous les lois françaises.

Les articles 1384 du Code civil et 22 de la loi du 15 juillet 1845 trouvent leur correspondant dans l'article 29 de ladite convention :

« Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé. »

De même les articles 99 et 101 du Code de commerce se retrouvent dans l'article 27 :

« 1. Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

« 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre. »

Mais là s'arrête la similitude des deux réglementations, car dans le détail, et notamment en ce qui concerne les pertes, avaries et retards, la convention internationale déroge beaucoup aux règles des articles 1782 et suivants du Code civil ou 103 et suivants du Code de commerce français.

On étudiera en premier lieu la responsabilité pour pertes et avaries, puis la responsabilité pour retards.

## A. — Pertes, manquants et avaries.

1344. Principe général de responsabilité posé par l'article 30 de la convention internationale. — 1345. Cas particuliers de vice propre énumérés par l'article 31 comme constituant des causes d'exonération. — 1346. Présomption de non-responsabilité établie par le dernier alinéa du même article. — 1347. Déchets de route dont les administrations ne sont pas responsables (art. 32). — 1348. Présomption de non-responsabilité établie par le dernier alinéa de l'article 32. — 1349. Exemples visant les cas prévus par les articles 31 et 32. — 1350. Différents modes de liquidation des indemnités. — 1351. Liquidation de l'indemnité *ordinaire* en cas de perte. — 1352. Liquidation de l'indemnité *ordinaire* en cas d'avarie. — 1353. Liquidation de l'indemnité *restreinte*. — 1354. Renvoi à un autre paragraphe pour ce qui est de l'indemnité due en cas de « déclaration d'intérêt à la livraison » et en cas de dol ou de faute grave.

1344. Le principe général de la responsabilité pour perte ou avarie, tel qu'il résulte de l'article 30 de la convention internationale, est

encore sensiblement le même que sous le régime des lois françaises. Cet article, assez semblable à l'article 103 du Code de commerce, stipule en effet, en son premier alinéa, que le chemin de fer sera « responsable sauf les dispositions contenues dans les articles suivants, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison », et que, pour être déchargé de cette responsabilité, il devra prouver « que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure ».

Malheureusement il ne restera presque plus rien de ces principes lorsqu'on aura éliminé de leur application les exceptions que leur apportent les articles 31, 32, 34 et 37.

1345. L'article 31 commence par déclarer que le chemin de fer ne sera pas responsable :

« 1<sup>o</sup> De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport;

« 2<sup>o</sup> De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), seront remises en vrac ou avec un emballage défectueux (1), quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage, en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage;

« 3<sup>o</sup> De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'État où elles sont appliquées, ont été chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, en tant

---

(1) Aux termes de l'article 9, alinéa 1, de la convention internationale, « lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver des pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur » ; l'alinéa 2 du même article ajoute : « Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions réglementaires. »

que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux;

« 4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition, en tant que l'avarie est résultée de ce danger;

« 5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux;

« 6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, et mentionnées dans la lettre de voiture, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter. »

Jusque-là rien que de très naturel, les cas d'exonération prévus pouvant être assimilés à de véritables cas particuliers de vice propre : transport à découvert du consentement de l'expéditeur; défectuosité de l'emballage, dûment reconnue dans la lettre de voiture; chargement défectueux imputable à l'expéditeur; nature de l'objet transporté; enfin danger que n'a su écarter l'escorte qui en était chargée. Il est juste que le chemin de fer ne réponde pas de l'avarie qu'il prouve avoir été due uniquement à quelque'une de ces causes.

1346. Mais, grâce au dernier alinéa de l'article 31, il n'est même point nécessaire qu'il fasse une telle preuve.

« Si, eu égard aux circonstances du fait », dit cet alinéa, « l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire. »

Il suffit donc, pour que le chemin de fer soit présumé non responsable (1), que l'avarie ait pu résulter de l'un des risques particuliers prévus.

Conformément aux principes généraux du droit, c'est à l'administration qui se prétend libérée de la responsabilité instituée par l'article 30, à prouver, d'une part, que l'expédition se trouve dans l'un des cas énumérés par l'article 31, et, d'autre part, qu'il y a corrélation possible, eu égard aux circonstances du fait, entre ce risque et

---

(1) Voir toutefois n° 1390, *in fine*.

l'avarie. Ses prétentions à cet égard doivent toujours être examinées, mais ne suffisent évidemment pas à la libérer.

Lorsque l'administration en cause soutient, par exemple, qu'une avarie étant « survenue à des marchandises qui, par leur nature, sont exposées à des dangers particuliers de se perdre ou de s'avarier, il y a présomption qu'elle résulte de cette cause, » le juge ne peut la déclarer responsable « sans tenir compte de ces conclusions et sans examiner si le transporteur, d'après le tarif requis (1) et à raison de la nature des marchandises, était, jusqu'à preuve contraire, affranchi de la responsabilité des avaries survenues en cours de route » (2) ; mais l'examen de la prétention du chemin de fer peut en démontrer la fausseté, et, notamment, s'agissant d'objets dont il invoque la fragilité, l'exception de l'article 31, § 4, de la convention de Berne, n'est pas opposable s'il résulte « des constatations souveraines » du juge du fait, que les marchandises transportées, « en fonte et très solides, n'ont pu se briser par suite d'un vice propre » (3).

La double preuve étant faite que la marchandise présentait l'un des risques prévus et que l'avarie a pu résulter de ce risque, l'exonération est complète, à moins que le demandeur en indemnité ne détruise la présomption d'irresponsabilité par une preuve contraire. On verra, n° 1349, comment cette preuve peut être administrée.

**1347.** L'article 32 procède du même esprit que l'article 31, mais en précisant un cas de vice propre susceptible d'être considéré comme ayant occasionné, par le seul fait du transport, une perte partielle de l'objet transporté.

« En ce qui concerne », dit-il, « les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires » ; et, ajoute cet article, si l'expédition comporte plusieurs objets, « la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis, lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière » (al. 2) ; enfin, « en cas de perte totale de la marchandise il ne pourra être fait aucune réduction résultant du déchet de route » (al. 4).

(1) Il s'agissait, en l'espèce, non de l'article 31 de la convention de Berne, mais de l'article 2 des tarifs spéciaux de petite vitesse, qui, à l'époque de l'expédition litigieuse, reproduisait les dispositions dudit article 31 (V. n° 935).

(2) Cass. civ. 6 juill. 1904 (Ch. de fer de l'État c. Vantelon et Vuilliet).

(3) Cass. req. 1<sup>er</sup> déc. 1902 (Ch. de fer du Midi c. Mitjaville).

La présomption de non-responsabilité est un peu plus étendue que dans les cas prévus à l'article 31. Tandis que pour ceux-ci le chemin de fer devait prouver et l'existence du risque et la relation possible de cause à effet entre ce risque et l'avarie, la première de ces preuves est seule nécessaire pour l'application de l'article 32, attendu que le paragraphe 8 des dispositions réglementaires a pris soin de déterminer, de la manière suivante, le quantum du déchet qui devra *a priori* être attribué au vice propre :

« 1. Une tolérance de 2 % du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

« Bois de teinture râpés et moulus, écorces, racines, bois de réglisse, tabac haché, graisses, savons et huiles fermes, fruits frais, feuilles de tabac fraîches, laine, peaux, fourrures, cuirs, fruits séchés ou cuits, tendons d'animaux, cornes et onglons, os (entiers et moulus), poissons séchés, houblon, mastic frais, soies de porc, crins, sel.

« 2. Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la convention, cette tolérance est réduite à 1 %. »

Il n'y a donc qu'une seule preuve à faire ici : que la marchandise rentre dans la catégorie de celles pour lesquelles les dispositions réglementaires accordent un déchet de 2 ‰, ou qu'elle est « de l'espèce désignée à l'article 32 », c'est-à-dire de celles qui, « en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids »; dans ce dernier cas la bonification pour déchet de route est de 1 ‰ seulement.

1348. L'alinéa 3 de l'article 32 contient, comme l'article 31, une disposition réservant à l'ayant droit la possibilité de détruire la présomption de non-responsabilité par une preuve contraire :

« 3. Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise, ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant. »

Il ne peut s'agir évidemment de prouver la fausseté des faits si le chemin de fer les a déjà établis, mais seulement de démontrer que si l'avarie ou la perte *a pu* résulter d'un risque dont le chemin de fer ne répond pas, en fait *elle n'est pas résultée* de ce risque. Cette preuve sera le plus souvent indirecte, et s'appliquera surtout à trouver la cause réelle de l'avarie dans des faits étrangers au risque invoqué.

1349. Voici du reste des exemples pour chacun des cas prévus par les articles 31 et 32.

I. Des pommes en vrac, transportées à découvert en vertu du tarif, ont été mouillées et avariées par l'eau. Le chemin de fer invoque le 1<sup>o</sup> de l'article 31, disant que, eu égard à la saison et à la longueur du trajet, l'avarie a pu résulter de la pluie.

L'ayant droit fait la preuve contraire en établissant que la mouillure s'est produite seulement sur une partie du wagon et au-dessous, de telle façon qu'on ne peut l'attribuer à la pluie.

II. Un fût de vin qui, d'après la lettre de voiture, avait un fond en mauvais état, arrive à destination avec un creux de 10 %. Le chemin de fer prétend être exonéré par le 2<sup>o</sup> de l'article 31, sous prétexte qu'un coulage a pu se produire par le fond défectueux.

La preuve contraire résultera suffisamment de ce que le fût ne présente pas de traces de coulage par le fond, et qu'il est percé d'un trou de fausset non constaté au départ.

III. Un chargement de charbon de bois en sacs, fait par l'expéditeur, a eu sa partie supérieure enlevée, probablement au passage d'un tunnel. Le chemin de fer déclare être couvert par le 3<sup>o</sup> de l'article 31, l'avarie ayant pu être due à une défectuosité du chargement.

Cette défense ne pourra être admise s'il est constant ou non contesté que le wagon chargé avait, au départ, librement passé sous le gabarit (V. n<sup>o</sup> 752) : un chargement de charbon de bois, en admettant qu'il eût été mal fait, aurait pu se tasser mais non prendre une hauteur plus grande.

IV. Des fûts de cidre nouveau, munis de trous d'évent près de la bonde, arrivent à destination en bon état, à l'exception de l'un d'eux qui présente un certain manquant. Le chemin de fer attribue le fait à un coulage naturel par le trou d'évent et soutient que le manquant ne peut lui être imputé, par application du 4<sup>o</sup> de l'article 31, le cidre nouveau étant sujet à fermentation.

La preuve contraire résultera de ce que le cidre du fût en vidange est identique à celui des autres fûts et ne donne pas plus qu'eux, à l'analyse, des signes d'une fermentation anormale.

V. Un cheval a cassé en cours de route les liens qui le retenaient, et s'est blessé en se débattant dans la stalle du wagon-écurie où on l'avait attaché. Le chemin de fer plaide l'application du 5<sup>o</sup> de l'article 31 : le cheval, dit-il, a été sans doute effrayé par le bruit et les secousses du train; l'accident peut donc être imputé au danger que le transport par voie ferrée entraînait pour lui.

La preuve contraire sera faite s'il est établi que les attaches appartenant au chemin de fer n'avaient pas (v. g. parce qu'elles étaient vieilles ou en mauvais état) une solidité suffisante pour résister aux efforts auxquels on peut s'attendre de la part d'un cheval transporté en wagon sur une voie ferrée.

VI. Des veaux étant accompagnés d'une escorte qui devait, d'après le tarif, leur donner en cours de route les soins nécessaires à leur conservation, un certain nombre de ces animaux ont été trouvés morts à une station intermédiaire. Le chemin de fer prétend que le 6<sup>o</sup> de l'article 31 est applicable, attendu que la mort a été naturelle et que, par conséquent, elle peut vraisemblablement être attribuée à un défaut de soins. Mais les hommes de l'escorte déclarent que, si un certain nombre d'animaux sont morts, c'est uniquement, à leur avis, parce que, malgré les observations qu'ils en ont faites au chemin de fer, les wagons ont été maintenus longuement au soleil, par une température très élevée, pendant le stationnement à la gare précédant celle où le fait a été constaté.

La preuve détruisant la présomption d'irresponsabilité sera faite si une enquête, appuyée au besoin d'une expertise, démontre le bien-fondé de l'avis émis par les hommes de l'escorte.

VII. Le chemin de fer prétend bénéficier sur un wagon complet de « fruits à l'eau, en boîtes de fer-blanc soudées, en vrac » de la tolérance de 2% prévue par l'article 32 en faveur des marchandises « liquides ou remises à l'état humide ».

Il y aura preuve contraire et le bénéfice du déchet de route devra être refusé dès l'instant qu'il aura été constaté, au déchargement, que les boîtes représentées sont parfaitement étanches et n'ont pu laisser fuir ou évaporer leur contenu.

1350. Le principe de la responsabilité pour perte ou avarie étant connu, il importe de savoir d'après quelles bases devra se faire, le cas échéant, la liquidation de l'indemnité. Sur ce point, comme sur le précédent, la convention internationale s'éloigne grandement des règles inscrites dans les Codes français (V. n<sup>o</sup> 102), pour se rapprocher au contraire beaucoup du système adopté en Allemagne.

D'après l'article 396 du Code de commerce allemand, l'indemnité pour perte ou avarie doit uniquement comprendre tout ou partie de la valeur commerciale de l'objet transporté. Il peut en outre être convenu, en vertu de l'article 427 du même code, que la valeur à prendre pour base du calcul ne dépassera pas le montant indiqué dans la lettre de voiture comme représentant la valeur de la marchandise,

et le règlement d'exploitation des chemins allemands, usant de l'autorisation implicitement contenue dans la loi, stipule que le montant maximum d'indemnité sera de 60 marks pour 50 kilos, lorsque aucune déclaration spéciale de valeur n'aura été faite. Enfin, dans le cas de dol, mais dans ce cas seulement, l'indemnité équivaudra à la réparation complète du dommage (1).

La convention internationale admet de même : une indemnité qu'on appellera *ordinaire*, basée sur la valeur réelle de l'objet; une indemnité *restreinte*, dont le quantum dépendra des tarifs spéciaux appliqués; une indemnité *complète* en cas de dol ou de faute grave. Elle institue en outre, « dans le but », suivant M. Gaston Jacob (2), « de prendre en considération les dispositions législatives du droit français », un mode d'indemnisation spécial dépendant exclusivement de la *déclaration de l'intérêt à la livraison*, c'est-à-dire basé sur le dommage éprouvé en dehors de la perte ou de la dépréciation matérielle de l'objet transporté.

1351. L'indemnité *ordinaire* est, en cas de *perte totale ou partielle*, « calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport », ou, à défaut de prix courant, « d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases »; il est en outre alloué « les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés » (art. 34).

Le calcul de l'indemnité ainsi déterminée ne paraît devoir présenter aucune difficulté.

Contrairement aux principes du droit français, il n'est dû aucune somme à titre de dommages-intérêts en sus de la valeur matérielle de la perte subie par l'ayant droit, mais celui-ci peut, en vertu de l'article 42, demander « des intérêts à raison de 6 % » de la somme due comme indemnité, ces intérêts commençant à courir « à partir du jour de la demande » (3).

1352. En cas d'*avarie*, le chemin de fer est simplement tenu de payer, pour indemnité *ordinaire*, « le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise » (art. 37).

---

(1) Gaston JACOB, *Étude sur la responsabilité des chemins de fer d'après la convention internationale*, p. 94.

(2) *Op. cit.*, p. 97.

(3) Cette règle s'applique à tous les cas où il y a lieu à indemnité.



Cette dépréciation pourra du reste atteindre la valeur totale de la marchandise si celle-ci est devenue, par le fait de l'avarie, impropre à tout usage.

Dans ce cas comme en cas de perte, il n'est dû aucuns dommages-intérêts en sus de la dépréciation subie par la marchandise.

**1353.** L'indemnité est *restreinte* lorsque le transport a bénéficié, sur la demande de l'expéditeur (V. n° 1330), des prix réduits de tarifs spéciaux limitant, ainsi que le permet l'article 35, « le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie ».

L'indemnité dite « restreinte » ne doit pas dépasser le maximum fixé par le tarif appliqué, et, en cas d'avarie, elle est, dit l'article 37, « proportionnellement réduite » (*verhältnissmässig reduziert*).

Encore que cette disposition de l'article 37 ne soit pas d'une clarté absolue, il semble bien qu'elle veuille dire qu'il y aura même rapport numérique, entre l'indemnité payée et le maximum fixé, qu'entre la dépréciation subie par la marchandise et sa valeur réelle totale.

Ainsi, une marchandise, pesant 1 284 kilos et valant 3 000 francs, a subi, du fait d'une avarie, une dépréciation estimée 700 francs; d'autre part, le tarif limitait l'indemnité maximum à 500 francs par tonne, ce qui pour un poids de 1 284 kilos donne 642 francs. Si l'on appelle  $x$  l'indemnité à payer on aura :

$$x : 642 :: 700 : 3\ 000$$

$$x = \frac{700 \times 642}{3\ 000} = 149 \text{ fr. } 80$$

La convention, qui a explicitement prévu la liquidation de l'indemnité restreinte pour les cas de perte totale et d'avarie, a omis de s'expliquer sur le cas de perte partielle; aussi peut-on, à cet égard, hésiter entre deux systèmes également admissibles : ou bien calculer l'indemnité *restreinte* comme une indemnité *ordinaire*, sauf à la limiter au maximum fixé par le tarif, ou bien la réduire proportionnellement comme en cas d'avarie.

**1354.** On verra n° 1362, dans le paragraphe consacré à la responsabilité pour retard, comment doit être calculée la réparation due pour perte ou avarie en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, et, plus loin, n° 1372 et suivants, quels sont, au point de vue de la liquidation des dommages-intérêts, les effets du dol ou de la faute grave commis par le chemin de fer.

## B. — Retards.

1355. Principe général de responsabilité posé par l'article 39 de la convention internationale. — 1356. Liquidation de l'indemnité dans les cas ordinaires. — 1357. Définition de la *déclaration d'intérêt à la livraison*. — 1358. La « déclaration d'intérêt à la livraison » forme une sorte de contrat d'assurance. — 1359. Taxe supplémentaire due à raison de la déclaration d'intérêt à la livraison. — 1360. La somme déclarée constitue le maximum de l'indemnité. — 1361. Liquidation de l'indemnité due, en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, à raison d'un retard. — 1362. A raison de la perte totale ou partielle et de l'avarie. — 1363. Après un retard de trente jours la marchandise peut être considérée comme perdue. — 1364. L'ayant droit peut néanmoins exiger qu'elle lui soit rendue si elle est retrouvée.

1355. Le principe fondamental de la responsabilité pour retard est, comme celui de la responsabilité pour perte ou avarie, sensiblement le même que sous le régime des lois françaises : « Le chemin de fer », dit l'article 39, « est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison, à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait. »

Mais ce principe est immédiatement modifié par l'article suivant, aggravé sous un certain rapport, atténué sous un autre, au point qu'on en doit seulement retenir que le chemin de fer ne répond pas des retards lorsqu'il peut prouver qu'ils ont eu pour cause « une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait ».

1356. L'article 40 fixe, en effet, dans les termes suivants, la base de la liquidation de l'indemnité qui sera due à raison d'un retard, « quelle qu'en puisse être la cause » (1), à moins qu'il n'y ait eu soit *déclaration d'intérêt à la livraison* (V. n° 1357 et suiv.), soit *dol* ou *faute grave* du chemin de fer (V. n° 1372 et suiv.) (2).

« 1. En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

« Un dixième du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à un dixième du délai de livraison;

« Deux dixièmes du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à deux dixièmes du délai de livraison;

« Trois dixièmes du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à trois dixièmes du délai de livraison;

« Quatre dixièmes du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à quatre dixièmes du délai de livraison;

(1) Cass. civ. 10 février 1896 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Süe).

(2) *Sic* Cass. civ. 23 juillet 1903 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Trouchaud).

« Cinq dixièmes du prix de transport pour tout retard supérieur à quatre dixièmes du délai de livraison.

« 2. Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport. »

Le premier alinéa aggrave la responsabilité résultant de l'article 39, en ce sens qu'il permet l'allocation d'une indemnité alors même qu'aucun dommage ne serait résulté du retard : il suffit que celui-ci soit dûment constaté, et le chemin de fer est tenu de l'indemnité indiquée audit alinéa, à moins qu'il ne justifie de la circonstance « indépendante de sa volonté et de son fait » qui peut l'exonérer de toute responsabilité pour retard.

Le deuxième alinéa de l'article 40 atténue au contraire dans une notable proportion le principe de l'article 39 : tout en admettant la réparation du dommage causé par le retard et prouvé par l'ayant droit, il limite la réparation de ce dommage au montant du prix de transport. Aussi les indemnités payées seraient-elles souvent insuffisantes et même dérisoires, eu égard au préjudice éprouvé, si l'expéditeur n'avait la faculté de faire une « déclaration d'intérêt à la livraison ».

1357. La *déclaration d'intérêt à la livraison* est la mention portée par l'expéditeur sur la lettre de voiture, de la somme à laquelle il déclare évaluer, en vue des réparations à obtenir s'il y a lieu, le préjudice que pourra lui causer une livraison tardive ou incomplète ou la non-livraison.

1358. Le fonctionnement de la déclaration d'intérêt à la livraison est semblable à celui d'un contrat d'assurance, dans lequel, moyennant le paiement d'une certaine prime, l'assureur garantit à l'assuré qu'en cas d'incendie, de grêle ou de tout autre risque analogue, il le dédommagera jusqu'à concurrence de la somme convenue, du préjudice que ces accidents lui auront causé : de même, moyennant paiement d'une surtaxe spéciale, les chemins de fer garantissent à l'expéditeur, qu'il sera, le cas échéant, remboursé jusqu'à due concurrence du préjudice résultant de la perte, de l'avarie ou du retard, dans la limite de la somme déclarée.

Il y a cependant une différence essentielle entre le contrat d'assurance et la clause de la convention de Berne relative à la déclaration d'intérêt à la livraison : c'est qu'ici l'assureur détient en quelque sorte le risque, puisque la perte, l'avarie ou le retard pourront presque toujours être évités par les soins qu'il apportera au transport. Aussi pour

admettre la légitimité du fonctionnement de la déclaration d'intérêt à la livraison, faut-il considérer que, malgré tous les soins dont ils entoureraient les expéditions, il est impossible aux chemins de fer d'éviter complètement les pertes, avaries et retards. On verra en outre que certaines indemnités sont allouées pour le retard sans que l'ayant droit justifie d'aucun préjudice : dans ce cas, la clause de l'intérêt à la livraison prend le caractère d'un forfait qui peut être avantageux pour les deux parties.

1359. Le maximum de la taxe supplémentaire à percevoir en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, fixé, en vertu de l'article 38, alinéa 2, par les dispositions réglementaires, est de 0<sup>r</sup> 0025 par fraction indivisible de 10 francs et de 10 kilomètres (Disp. régl., § 9, al. 2), avec minimum de 50 centimes par expédition pour le parcours total (*Ibid*, al. 3). Cette taxe, ou plutôt cette prime, est par conséquent absolument indépendante du poids et de la nature de l'objet transporté : sa quotité est exclusivement déterminée par le montant de l'intérêt déclaré et par la longueur du trajet à parcourir.

1360. Dans aucun cas les indemnités dues à raison d'une déclaration d'intérêt à la livraison ne doivent dépasser le montant de la somme déclarée (art. 38, al. 1, et art. 40, al. 4).

1361. Dans cette limite il est alloué en cas de *retard* :

1<sup>o</sup> Sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

Deux dixièmes du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à un dixième du délai de livraison ;

Quatre dixièmes du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à deux dixièmes du délai de livraison ;

Six dixièmes du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à trois dixièmes du délai de livraison ;

Huit dixièmes du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à quatre dixièmes du délai de livraison ;

La totalité du prix de transport pour tout retard supérieur à quatre dixièmes du délai de livraison (art. 40, al. 3) ;

2<sup>o</sup> Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, le montant de ce dommage (art. 40, al. 4).

Bien entendu, si l'indemnité résultant de la déclaration d'intérêt était inférieure à celle qui pourrait être réclamée en vertu du deuxième alinéa de l'article 40 (V. n<sup>o</sup> 1356), c'est cette dernière qui devrait prévaloir (art. 40, *in fine*).

**1362.** Toujours dans la limite de la somme déclarée, il peut être alloué « en cas de *perte totale ou partielle*, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34, et, en cas d'*avarie*, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts » susceptibles de couvrir le préjudice dont l'ayant droit aura établi « l'existence et le montant » (art. 38, al. 1).

L'indemnité payée pour perte ou avarie, en cas de déclaration d'intérêt, revêt ainsi toujours, comme celle payée pour le retard, le caractère de dommages-intérêts, et s'applique à un préjudice absolument distinct de celui résultant de la dépréciation ou de la perte matérielle de la chose transportée. C'est une véritable indemnité de retard, même quand elle est payée à la suite ou comme conséquence d'une perte ou d'une avarie ; elle correspond en effet dans tous les cas au préjudice résultant de la privation, pendant un temps plus ou moins long, de tout ou partie des objets avariés ou perdus.

Aussi, malgré l'opinion contraire de quelques auteurs, on pense que rien ne s'oppose à ce que la déclaration d'intérêt à la livraison puisse être faite et produise plein et entier effet, alors même que les tarifs appliqués au transport, étant de ceux prévus par les articles 14 et 35, comportent des délais allongés ou une responsabilité limitée.

**1363.** A ce qui vient d'être dit de la responsabilité pour retard, il convient d'ajouter que, d'après l'article 33 de la convention internationale, « si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison, l'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue ».

Dès ce moment, par conséquent, s'ouvre le droit de réclamer les indemnités dues pour perte totale au lieu de celles afférentes au retard ; mais inversement, tant que trente jours ne se sont pas écoulés depuis l'expiration du délai de livraison, ni l'expéditeur, ni le destinataire, n'ont le droit de considérer la marchandise comme perdue, à moins que ne soit faite la preuve de cette perte : ils doivent espérer que les colis sont simplement égarés, en retard, et qu'ils seront peut-être retrouvés. Cela peut évidemment, dans bien des cas, présenter de réels inconvénients : par exemple au point de vue du remplacement des objets attendus.

On sait qu'en droit français, il résulte de l'article 108, § 3, du Code de commerce, que « les marchandises, pour le destinataire, doivent être considérées comme perdues du moment qu'il ne les a pas reçues au jour où le transport devait être effectué » (1).

---

(1) ALAUZET, *op. cit.* (*supra*, 110, p. 50, note 1), n° 489.

1364. On ne peut parler de l'article 33 sans mentionner, au moins pour mémoire, l'article 36, qui accorde à l'ayant droit d'une marchandise perdue ou considérée comme telle, la faculté de formuler, dans la quittance de l'indemnité relative à cette perte, « une réserve d'après laquelle si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement » (al. 1). Cette éventualité venant à se produire, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit « délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination », moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue (al. 2).

### C. — Autres causes de responsabilité.

1365. Observation au sujet des numéros suivants. — 1366. Responsabilité pour choix défectueux de l'itinéraire. — 1367. Pour avoir indûment exécuté ou transmis les ordres de l'expéditeur. — 1368. Pour inexécution volontaire du transport. — 1369. Pour les opérations en douane ou autres analogues. — 1370. Pour l'encaissement des remboursements. — 1371. Pour le paiement de la lettre de voiture. — 1372. Le préjudice résultant du dol ou de la faute grave doit être intégralement réparé. — 1373. Cette règle s'applique à tous les cas sans exception. — 1374. Appréciation du caractère de gravité des fautes.

1365. Indépendamment de la perte, de l'avarie et du retard, la convention internationale prévoit un certain nombre d'autres causes de responsabilité.

On a déjà rencontré deux exemples de dispositions de cette nature dans de précédents paragraphes du présent chapitre; ils vont être rappelés ci-après, et l'on examinera sommairement ensuite les autres cas de responsabilité qui ont été explicitement prévus.

1366. On a vu, n° 1328, qu'à défaut d'indication d'un itinéraire par l'expéditeur, le chemin de fer doit choisir la voie la plus avantageuse, mais qu'il n'est responsable de ce choix qu'en cas de faute grave de sa part. La responsabilité, le cas échéant, porterait le plus souvent sur le délai ou sur le prix du transport, qui, par le fait du chemin de fer, auraient été indûment majorés; il y aurait lieu, dans ce cas, de redresser l'erreur, de ramener délai et prix à ce que normalement ils devaient être, enfin de mettre le préjudice total résultant de la faute grave à la charge de son auteur, ainsi qu'il doit être fait, en vertu de l'article 41 (*infra*, n° 1372), toutes les fois qu'il y a faute grave.

1367. Il a été expliqué que le chemin de fer pouvait être responsable pour avoir exécuté ou transmis certains ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voi-

ture : il sera, dit l'article 15, alinéa 2, « responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel le duplicata aura été remis » (V. n° 1323). A partir du moment où cesse le droit de l'expéditeur, ajoute l'alinéa 4 du même article, « le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise ».

Bien qu'il ne soit assigné aucune limite précise à la responsabilité encourue dans ces deux cas, on est en droit de la considérer, semble-t-il, comme ne devant pas excéder celle qu'assumait le chemin de fer, à l'égard du destinataire, en vertu du contrat de transport : elle prend, en effet, sa source uniquement dans ce contrat, et c'est, d'ailleurs, au moyen du duplicata de la lettre de voiture, qui en constate les conditions, que le destinataire est admis à faire valoir ses droits.

**1368.** Il en est tout autrement de la responsabilité provenant de ce que le chemin de fer aurait indûment refusé ou retenu une expédition, cas prévu par l'article 5 (V. n° 1304), dont les alinéas 4 et 5 s'expriment ainsi :

« 4. Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

« 5. La remise au transport et le chargement des marchandises sont réglés conformément aux lois et règlements en vigueur sur les lignes de l'administration dont dépend la gare expéditrice. »

Nul doute, en présence de ces textes, qu'au point de vue des réparations civiles on ne doive, en France, faire application des articles 1382 et 1383 du Code civil (*Adde* n° 1373).

**1369.** Les alinéas 3 et 4 de l'article 10 de la convention internationale sont ainsi conçus :

« 3. Les formalités de douane, d'octroi et de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

« 4. Toutefois, l'ayant droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane. »

La responsabilité du chemin de fer, au titre de commissionnaire, est donc toujours engagée pour et dans l'accomplissement des formalités dont il s'agit; elle paraît devoir être réglée suivant les lois du pays où les formalités ont eu ou devaient avoir lieu.

1370. L'article 13, relatif aux débours et remboursements, prévoit, en son alinéa 4, une restriction de responsabilité d'une certaine importance :

« Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire. »

Ainsi l'indemnité due à raison d'une livraison faite sans exiger le remboursement ne dépassera pas le montant de celui-ci; mais il va sans dire qu'il en serait tout autrement des autres fautes que le chemin de fer aurait pu commettre à cette occasion : par exemple, si, négligeant de se conformer précisément à cet alinéa 4 de l'article 13, il mettait du retard à rembourser l'expéditeur, et l'obligeait, par une résistance injustifiée, à des démarches onéreuses ou à une action en justice; il y aurait là une faute spéciale que ne couvre aucunement l'article 13.

1371. La solution doit être la même pour l'interprétation de l'article 23, alinéa 2, aux termes duquel :

« Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire. »

Cette disposition s'applique non seulement aux frais dus pour le transport aux diverses administrations qui y ont participé, mais aussi aux sommes dont la marchandise a pu être grevée à titre de débours au profit de l'expéditeur.

1372. Aux divers cas de responsabilité dont il a été parlé, il convient d'ajouter tous ceux que la convention internationale n'a pas jugé utile de prévoir en termes exprès.

Ils doivent, en principe, être réglés conformément aux tarifs applicables, lorsqu'ils sont prévus dans ces tarifs, et, à défaut, conformément au droit commun; mais la difficulté est de savoir, ainsi qu'on l'a indiqué n° 1296, quel est le pays dont la loi ou le tarif doit prévaloir. Aussi est-il heureux que la convention ait au moins posé, en son article 41,



un principe qui a le mérite de pouvoir s'appliquer sans distinction, en un point quelconque du parcours, toutes les fois que des faits par trop répréhensibles auront été relevés à la charge des chemins de fer ou de leurs agents.

« Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer. »

Tel est le texte de cet article 41.

Dol et faute grave ont dans ce texte exactement le même sens qu'en droit romain : le dol, c'est le fait dommageable commis volontairement et en connaissance de cause; la faute grave, le résultat d'une négligence tellement exagérée que l'homme le moins attentif ne l'aurait pas commise (V. n° 1328).

Toutes les fois qu'un préjudice a eu pour cause un dol ou une faute grave des agents du chemin de fer, il doit, quelle que soit son étendue, être intégralement réparé, sans qu'on puisse même invoquer, en France, en faveur d'une réduction de l'indemnité, les articles 1150 et 1151 du Code civil (1).

1373. On pourrait croire que l'article 41, étant donnée la place qu'il occupe, après les dispositions relatives aux pertes, avaries et retards, a visé exclusivement les dommages résultant de ces causes; mais la généralité des termes employés et, d'autre part, la conformité du principe avec le droit français et le droit allemand, s'opposent à cette interprétation restreinte; il ne saurait y avoir doute : la règle de l'article 41 ne se limite pas aux pertes, avaries ou retards; elle est universelle et doit être appliquée à tout fait auquel peut s'appliquer la convention elle-même : par exemple au refus d'expédition prévu par l'article 5 (*supra*, n° 1368).

1374. Il appartient au juge du fond d'apprécier le caractère de gravité des fautes imputées au chemin de fer, et d'autoriser, dans ce but, le demandeur, à faire la preuve des faits susceptibles de constituer ces fautes.

« Si, d'après les articles 37 et 38 de la convention internationale de Berne, le chemin de fer ne doit, en cas d'avarie, que le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sauf le cas où il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, l'article 41 de la même convention contient une disposition spé-

---

(1) Cass. req. 19 mars 1907 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Garcin et C<sup>ie</sup>).

ciale aux termes de laquelle le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages-intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer;

« L'appréciation de la gravité de la faute appartient aux juges du fond; « Or, dans l'espèce, l'action en dommages-intérêts des sieurs Nègre et Martini contre la compagnie P.-L.-M. était fondée sur un changement d'arrimage de la marchandise et sur un tamponnement ou des fausses manœuvres à la gare d'arrivée qui avaient eu pour conséquence les avaries survenues;

« Dès lors, en autorisant les défendeurs éventuels à faire la preuve de ces faits, dont elle se réservait d'apprécier ultérieurement le caractère et la gravité, la cour d'Aix n'a violé aucun des textes visés au pourvoi (1). »

Comme exemples d'appréciation des faits susceptibles de constituer une faute grave, on peut citer, outre celui résultant de l'arrêt ci-dessus, les suivants, qu'a également consacrés la jurisprudence de la Cour de cassation.

I. « Il est établi, en fait, que la compagnie du Nord a reçu, le 13 avril 1894, de Vanoutryve et C<sup>ie</sup>, trois sacs de tissus à expédier en grande vitesse; que cette marchandise, dont la remise a été constatée, à cette date du 13 avril, au bureau des expéditions de la gare de Roubaix, n'a été expédiée que le 17 dudit mois, pour Mouscron (Belgique), où elle est arrivée le même jour; le jugement attaqué a vu, dans un pareil retard, une négligence d'autant plus grave de la compagnie, que les expéditeurs, en payant le tarif de grande vitesse, avaient manifesté leur désir d'avoir une expédition rapide; en déduisant des circonstances relevées dans le jugement, qu'une faute grave était imputable à la compagnie du Nord et en déclarant que dans l'espèce ce n'était plus l'article 40, mais bien l'article 41 de la convention de Berne qui était applicable, le tribunal de commerce de Roubaix (2) a fait de ladite convention une interprétation et une application qui n'excédaient pas son pouvoir (3). »

II. « Il résulte des constatations du jugement attaqué que, le 3 avril 1906, Nuttin et C<sup>ie</sup> ont remis à la compagnie du Nord, en gare de Tourcoing, pour être expédiées à Félix Desurmont, à Milan, soixante-dix-sept balles de laine peignée, représentant un poids brut de 8 533 kilos; ces marchandises, malgré des appels réitérés, n'arrivèrent à destination que le 14 mai, soit avec un retard de vingt jours;

« Le jugement attaqué a vu, dans un pareil retard, à peu près égal au double du délai réglementaire, une négligence d'autant plus grave de la part de la compagnie, que ce retard provient uniquement d'un *stationnement sans objet*; en déduisant de ces circonstances de fait qu'une pareille négligence, dans l'accomplissement de ses obligations, de la part de la compagnie du Nord ou de ses mandataires, constituait une faute grave, au sens de l'article 41 de la convention de Berne, le tribunal de

(1) Cass. req. 24 nov. 1903 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Nègre frères et Martini).

(2) 9 janvier 1895.

(3) Cass. civ. 30 nov. 1896 (Ch. de fer du Nord c. Vanoutryve et C<sup>ie</sup>).

Tourcoing (1) a fait, de ladite convention, une interprétation et une application qui rentraient dans ses pouvoirs (2). »

Même, d'après une décision qui émane, il est vrai, d'une juridiction étrangère, un long retard dont les causes sont restées inconnues suffirait à constituer la faute grave :

« La disparition d'un colis, sa réapparition avec un retard de plus d'un mois, sans que la compagnie, qui seule est en mesure de procéder à une enquête, ait pu en fournir une explication satisfaisante, constitue une faute grave à la charge de la compagnie, qui, en l'espèce, n'indique aucun fait de nature à expliquer ou à atténuer l'incurie dont elle a fait preuve dans le transport dont s'agit (3). »

### § 8. — Réclamations amiables et judiciaires.

1375. Les réclamations amiables ne sont assujetties à aucune règle particulière. — 1376. Mais elles ne peuvent être valablement formulées que par celui à qui appartient le droit d'action judiciaire. — 1377. La réclamation amiable peut mettre obstacle à la prescription et à la forclusion. — 1378. Le droit d'action est corrélatif du droit de disposer de la marchandise. — 1379. Énumération des administrations contre lesquelles l'action peut être dirigée. — 1380. La « première administration ». — 1381. Celle « qui a reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture ». — 1382. Celle « sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné ». — 1383. L'action fondée sur le contrat de transport étant « intentée » doit être poursuivie contre l'administration mise en cause la première. — 1384. A moins que cette action ne se trouve nulle par la qualité de l'une des parties. — 1385. Du tribunal compétent. — 1386. Règles générales de procédure. — 1387. Remarque sur l'application de la disposition relative à la dispense de caution. — 1388. Renvoi à de précédents numéros en ce qui concerne la plupart des litiges. — 1389. L'article 106 du Code de commerce français est applicable aux expéditions qui prennent fin en France. — 1390. On doit seulement tenir compte, en outre, de la procédure spéciale organisée pour le cas de perte ou d'avarie par l'article 25 de la convention internationale. — 1391. L'article 44 de la convention internationale est semblable à l'article 105 du Code de commerce français, mais comporte de nombreuses exceptions. — 1392. Il est inapplicable en cas de *dol* et de *faute grave*. — 1393. En cas de *retard*, si la réclamation est formulée dans les quatorze jours après la livraison. — 1394. En cas d'*avarie* ou de *perte partielle* dûment constatées. — 1395. En cas d'*avaries occultes*, sous certaines conditions. — 1396. En cas de *réserves acceptées* par le chemin de fer. — 1397. Il est inapplicable aux actions en surtaxe ou en détaxe. — 1398. Forme de la réclamation susceptible de suspendre le cours de la prescription. — 1399. Durée des prescriptions. — 1400. La prescription peut être interrompue conformément aux « lois du pays où l'action est intentée ».

1375. Les réclamations amiables, qui peuvent se faire, naturellement, aussi bien quand il s'agit d'un transport international que dans tout autre cas, ne sont assujetties à aucune règle particulière.

(1) 11 septembre 1906.

(2) Cass. req. 4 mai 1908 (Ch. de fer du Nord c. Desurmont et Nuttin).

(3) Cour de justice civile de Genève, 28 mars 1908; *ex M. LOYAU, La Convention de Berne, ses annexes et la jurisprudence de 1893 à 1911, p. 387.*

En principe, elles seront formulées et auront les mêmes effets que s'il s'agissait d'un transport quelconque.

**1376.** Il importe cependant de tenir compte de ce qui va être dit des actions judiciaires, notamment au point de vue de l'ayant droit à qui appartient l'action, et des administrations contre qui cette action peut être dirigée.

Les mêmes règles doivent être suivies dans la procédure des réclamations amiables, parce que, d'une part, celui à qui n'appartient pas le droit d'action est incapable de transiger et moins encore de recevoir une indemnité pour le compte d'autrui, et que, d'autre part, une administration qui ne peut être poursuivie judiciairement ne saurait valablement s'immiscer dans un litige dont le règlement doit lui rester étranger. En d'autres termes, tout accord amiable, toute transaction, intervenus entre parties dont l'une au moins serait sans qualité pour défendre ou poursuivre l'action judiciaire, est nulle à l'égard des autres parties à qui ce droit appartenait.

**1377.** On verra en outre plus loin, n° 1398, qu'une simple réclamation amiable, pourvu qu'elle soit écrite et non contestée, suffit à interrompre la prescription et à mettre obstacle à la forclusion résultant de la réception de la marchandise et du paiement du prix.]

Cette dérogation aux règles du droit français est d'une importance réelle et donne aux réclamations amiables une valeur qui n'est pas à négliger.

**1378.** A qui appartient le droit d'action?

Cette question est répondue dans les termes suivants par l'article 26 de la convention internationale :

« 1. Les actions qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

« 2. Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire, à moins qu'il n'apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise. »

On a vu, n° 1319 et suivants, que le droit de disposer appartient à l'expéditeur jusqu'au moment où il passe au destinataire sous les conditions résultant des articles 15 et 16, savoir : 1° que la marchandise soit arrivée à destination; 2° que la lettre de voiture ait été remise au destinataire ou tout au moins que ce dernier ait assigné le chemin de fer en vue d'obtenir cette remise et la délivrance de la marchandise.

L'action appartient donc incontestablement et exclusivement à l'expéditeur tant que la marchandise n'est pas arrivée à destination; puis, à partir de cette arrivée, elle peut passer au destinataire, soit par la remise, que lui fait le chemin de fer, de la lettre de voiture (1), soit par l'exercice judiciaire qu'il fait lui-même de ses droits, de la manière prévue aux articles 15 et 16.

En outre, en vertu du deuxième alinéa, cité ci-dessus, de l'article 26, de même que pour pouvoir user de son droit de disposer de la marchandise l'expéditeur devait, sauf en cas de refus du destinataire, représenter le duplicata de la lettre de voiture, ce duplicata lui est nécessaire pour intenter l'action (2), à moins qu'il ne *prouve* le refus du destinataire. Toutefois, en l'absence du duplicata, une simple autorisation du destinataire y peut suppléer, car elle garantit le chemin de fer contre toute réclamation de celui-ci.

### 1379. Contre qui l'action peut-elle être dirigée?

C'est l'article 27, alinéa 3, qui répond tout d'abord à cette deuxième question :

« L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre lesdites administrations. »

L'alinéa 5 du même article ajoute :

« Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint. »

Enfin l'article 28 :

« Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, et que la demande principale est fondée sur le même contrat de transport. »

La demande principale ne peut donc, en tout cas, être valablement intentée que contre l'une des trois administrations mentionnées à l'alinéa 3 de l'article 27.

---

(1) La jurisprudence française admet que l'action de l'expéditeur est recevable même après que, « la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, » si celui-ci n'a agi que comme mandataire de l'expéditeur, resté propriétaire de la marchandise (Cass. req. 19 mars 1907, déjà cité sous n° 1373).

(2) *Sic* Cass. civ. 6 mars 1899 (Ch. de fer de P.-L.-M. c. Anthoine).

1380. La « première administration » est celle avec qui le contrat de transport a été conclu, et qui, en vertu du premier alinéa du même article 27 (*supra*, n° 1343), est responsable de son exécution « jusqu'à la livraison ».

1381. L'administration qui « a reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture » ne sera pas toujours celle de l'arrivée, notamment en cas de perte ou d'interruption de transport pour une cause quelconque; mais il faut, pour qu'elle puisse être poursuivie à ce seul titre, qu'elle ait reçu et la lettre de voiture et la marchandise. Si l'une ou l'autre seulement de ces choses était parvenue en un certain point du parcours, on ne pourrait poursuivre que l'une des administrations précédentes les ayant eues toutes deux entre les mains.

Il suit de là que l'administration destinataire ne peut être poursuivie en cas de perte totale, s'il n'est pas établi que la marchandise est bien parvenue jusqu'à elle et la lettre de voiture également. On a vu du reste, n° 1320, que l'action en livraison du destinataire est subordonnée à l'arrivée préalable de la marchandise, non pas seulement entre les mains de l'administration destinataire, mais au lieu de destination.

Il est à remarquer qu'il n'est point nécessaire que l'administration poursuivie ait encore entre ses mains, au moment où l'action commence, la marchandise et la lettre de voiture; elle a pu se dessaisir de l'une ou de l'autre et même des deux : par exemple, si elle a déjà livré, ou si, par erreur, elle a dirigé la lettre de voiture sur une destination et la marchandise sur une autre. Pour que l'action soit valable, il suffit que cette administration soit la dernière, dans l'ordre du temps, qui a « reçu la marchandise avec la lettre de voiture ».

1382. Enfin l'administration « sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné » peut également être poursuivie; mais le demandeur aurait à faire la preuve que c'est bien sur ce réseau que le fait dommageable s'est produit; en outre, il peut avoir dans bien des cas à réclamer pour plusieurs causes; aussi les ayants droit n'useront-ils que rarement de la faculté de poursuivre directement l'auteur du dommage : il sera en général plus avantageux, pour l'expéditeur, de poursuivre l'administration avec qui il a contracté, et, pour le destinataire, de poursuivre l'administration qui devait lui livrer ou qui lui a livré la marchandise.

1383. Lorsque l'action pourra être réputée « intentée » d'après les lois de l'État où l'administration actionnée a son domicile (V. n° 1385),

le droit d'option entre les trois administrations contre qui la poursuite pouvait être dirigée, sera, dit l'alinéa 5 de l'article 27, « éteint »; par suite, si le demandeur abandonne l'instance, la laisse périmer ou perd son procès, c'en sera fini : il ne pourra reprendre contre une autre administration « l'action fondée sur le contrat de transport ».

Mais, ainsi qu'on en a pu juger par les textes cités, il ne s'agit que de cette action : celle qui a pour base le contrat de transport lui-même, et par conséquent pour titre une lettre de voiture internationale directe. Les autres actions restent possibles, qui seraient seulement nées à l'occasion d'un transport demandé, terminé ou même en cours, pourvu qu'elles ne prennent pas leur fondement dans la lettre de voiture ; ces actions échappent d'ailleurs à l'application des règles résultant des articles 26, 27 et 28 de la convention internationale.

1384. Il n'est pas sans intérêt de noter en outre que si l'expéditeur, le destinataire ou toute autre personne engageait témérairement une action nulle, soit par la qualité du poursuivant, soit parce que l'administration actionnée ne serait pas de celles contre lesquelles la poursuite pouvait être valablement dirigée, la nullité de cette action la rendrait inopérante au point de vue de l'application de l'article 27, alinéa 5 : on ne peut pas dire en effet que l'action ait été « intentée » alors qu'elle a été entreprise par un incapable; d'autre part, d'après l'alinéa 3, l'action « ne pourra être intentée » que contre les administrations qui y sont indiquées; elle ne le sera donc point tant qu'elle aura été dirigée contre une autre administration.

Il en serait ainsi, par exemple, au cas où l'ayant droit aurait indûment poursuivi comme auteur du dommage une administration qui, au cours de l'instance, prouverait que le dommage ne s'est pas produit sur son réseau : cette administration devrait nécessairement être renvoyée des fins de la poursuite, mais le poursuivant, n'ayant pu valablement exercer sur elle son droit d'option, n'aurait rien perdu des droits qu'il possédait antérieurement à cette instance, nulle au regard de l'article 27, et il pourrait, par conséquent, intenter une action nouvelle contre l'une des administrations indiquées à l'alinéa 3 de cet article.

1385. Aux termes de l'alinéa 4 du même article 27 « l'action (fondée sur le contrat de transport) ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'État où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet État ».

A cette règle ne paraît pas devoir s'appliquer la remarque du numéro précédent : l'assignation devant un tribunal incompétent

entraînerait donc l'extinction du droit d'option, pourvu qu'elle ait été donnée par l'ayant droit capable à une administration valablement poursuivie.

**1386.** Les règles générales à suivre dans la procédure sont formulées par les articles 55 et 56.

« ART. 55. — Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

« ART. 56. — 1. Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les États signataires de la convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet État, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

« 2. La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (*cautio judicatum solvi*) (1) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international. »

**1387.** La seule remarque à faire ici au sujet de ces règles est que celles de l'article 55 et du premier alinéa de l'article 56 s'appliquent à toutes les actions intentées en vertu de la convention internationale, tandis que l'importante dérogation apportée par l'alinéa 2 de l'article 56 aux articles 16 du Code civil, 166 et 167 du Code de procédure civile français, ne peut s'appliquer qu'aux « actions judiciaires fondées sur le contrat de transport » (V. n° 1383).

**1388.** On n'a rien à ajouter de spécial touchant le droit d'action en cas de contravention aux dispositions édictées par l'article 5 pour l'acceptation au transport (nos 1304 et 1368), l'action que le destinataire peut intenter en vue d'obtenir la livraison (n° 1319 et suiv.), la vérification qui permet au chemin de fer de s'assurer que les colis répondent aux énonciations de la lettre de voiture (n° 1316), enfin le droit de gage pour le paiement du prix de transport ou des dépenses accessoires (n° 1335). Le lecteur n'aura pas de peine à discerner parmi les principes qui viennent d'être exposés ceux qui doivent être appli-

(1) Cette parenthèse explicative figure dans le texte français de la convention.



qués à chacun de ces cas. On dira seulement un mot, avant d'en finir avec les questions de cette nature, de l'article 25, qui règle la procédure à suivre en cas de perte ou d'avarie.

**1389.** D'après les alinéas 3 et 4 de cet article la « vérification » doit, en cas de perte partielle ou d'avarie, être faite « conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu »; en outre, chacun des intéressés a le droit de « demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise ».

D'autre part, l'alinéa 2 de l'article 24 est ainsi conçu :

« 2. Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison. »

Les prescriptions de l'article 106 du Code de commerce français relatives à la vérification de la marchandise en cas de refus ou de contestation, peuvent donc entièrement s'appliquer aux transports internationaux se terminant en France.

**1390.** Mais l'article 25 contient en outre, en son alinéa 2, des prescriptions qui, sans faire échec à celles de l'article 106 du Code de commerce, viennent au contraire s'ajouter à elles et rendent plus grandes les garanties des expéditeurs et destinataires.

« Si le chemin de fer », dit cet alinéa, « découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage et, autant que possible, la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal. »

Sans doute un procès-verbal ainsi dressé par le chemin de fer lui-même ne peut suffire à faire preuve en sa faveur et n'a qu'une valeur toute relative; mais c'est au contraire l'absence de cette formalité qui pourra, dans certains cas, être d'une grande utilité pour établir la responsabilité du chemin de fer. Celui-ci a en effet l'obligation stricte de dresser « un procès-verbal » aussitôt qu'il « découvre ou suppose » une perte ou une avarie; conséquemment on est en droit d'exiger qu'il produise cette pièce toutes les fois que la perte ou l'avarie reconnues à l'arrivée sont telles qu'elles n'ont pu lui échapper, en cours de route, s'il a satisfait à ses obligations générales de vigilance. Ainsi, en reprenant les exemples I, II et IV donnés n° 1349, on verrait que la production par le chemin de fer du procès-verbal qu'il a dû

dresser au moment où il a constaté l'avarie, pourrait être pour le juge du fait un important élément de conviction.

1391. D'après l'article 44 « le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport ».

Ce principe, qui est le même que celui de l'article 105 du Code de commerce français, comporte de nombreuses exceptions qu'il importe de faire connaître en quelques mots.

1392. a) L'action n'est pas éteinte « si l'ayant droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer » (art. 44, al. 2, 1°).

Ceci s'applique à tous les cas de dol et de faute grave : par exemple, si les agents du chemin de fer, surprenant la bonne foi du destinataire, lui avaient fait accepter comme étant en bon état une marchandise qu'ils savaient être avariée; du reste dans ce cas la livraison serait elle-même entachée de dol et inopérante (V. n° 157).

1393. b) La réclamation pour cause de retard faite dans les quatorze jours qui suivent la réception de la marchandise, suffit à conserver les droits de l'intéressé eu égard au retard au sujet duquel il réclame (art. 44, al. 2, 2°).

1394. c) En cas de perte partielle ou d'avarie constatées avant la livraison, le droit d'action n'est pas éteint si la constatation a été faite conformément à l'article 25 (V. n° 1390) ou si elle « n'a été omise que par la faute du chemin de fer » (art. 44, al. 2, 3°).

1395. d) En cas de « dommages non apparents extérieurement », la réclamation postérieure à la livraison conserve les droits de l'intéressé, aux conditions suivantes :

1° La demande de constatation (amiable ou judiciaire) doit « avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise »;

2° « L'ayant droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison. »

Ces dispositions cessent d'être applicables « si la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer » (art. 44, al. 2, 4°).

**1396.** e) D'après l'alinéa 3 du même article 44, «les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer», et l'on en peut conclure que l'action n'est pas éteinte lorsqu'il a été pris, au moment de la réception, des réserves que le chemin de fer a acceptées. Bien que l'article 105 du Code de commerce français soit théoriquement inapplicable aux transports soumis au régime de la convention de Berne, on voit que, finalement, cette convention édicte des prescriptions qui sont en conformité parfaite avec la jurisprudence interprétant cet article (V. n° 148).

**1397.** f) Enfin le principe posé par le premier alinéa de l'article 44 ne s'applique pas aux actions en paiement ou remboursement de surtaxes ou de détaxes, soit dans un sens, soit dans l'autre (art. 7, al. 6, et 12, al. 4).

**1398.** Les réclamations dont il a été parlé nos 1393 et 1395, doivent être faites « par écrit » (art. 44, al. 5), et il en est de même de toute réclamation amiable appelée à suspendre le cours d'une prescription.

Ainsi en dispose expressément l'alinéa 4 de l'article 45 :

« En cas de réclamation écrite adressée au chemin de fer par l'ayant droit, la prescription cesse de courir tant que la réclamation est en suspens. Si la réclamation est repoussée, la prescription reprend son cours à partir du jour où le chemin de fer a notifié par écrit sa réponse au réclamant et restitué les pièces justificatives qui auraient été jointes à la réclamation. »

Pas n'est besoin d'insister sur l'intérêt de cette disposition.

**1399.** Les actions que n'ont pas éteintes le paiement du prix et la réception de la marchandise peuvent, s'il n'est pas intervenu entre les parties une reconnaissance de dette, une transaction ou un jugement, être couvertes par la prescription suivant les distinctions ci-après indiquées.

Sont prescrites dans le délai d'un an :

— Les actions en *paiement de surtaxes* pour déclaration inexacte ou pour déclaration d'intérêt à la livraison, à partir « du jour du paiement du prix de transport, ou, dans le cas où il n'y aurait pas eu de frais de transport à payer, du jour de la remise des marchandises au transport » (art. 7, al. 6) ;

— Les actions en *remboursement des mêmes surtaxes* ou en *rectifi-*

*cation d'erreurs*, soit dans l'application du tarif, soit dans le calcul de la taxe, à partir du jour du paiement (art. 7, al. 6, et 12, al. 4);

— Les actions en *indemnité pour perte partielle ou avarie*, à partir du jour de la livraison (art. 45, al. 1 et 2);

— Les actions en *indemnité pour perte totale ou pour retard*, à partir du jour où expire le délai de livraison (art. 45, al. 1 et 2).

Sont prescrites dans le délai de trois ans :

Toutes les actions « provenant du contrat de transport » lorsque l'ayant droit prouve que « le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer » (art. 44, al. 1 et al. 2, 1<sup>o</sup>; art. 45, al. 1); le point de départ de cette prescription dépendrait, le cas échéant, du fait ayant causé le dommage.

1400. On a vu n<sup>o</sup> 1398 que les réclamations écrites suspendent le cours de la prescription; celle-ci peut en outre être interrompue, d'après l'article 45, alinéa 3, conformément aux « lois du pays où l'action est intentée » (V. n<sup>o</sup> 134).

---

# TABLES

# AVIS IMPORTANT

## POUR L'USAGE DU RÉSUMÉ ALPHABÉTIQUE ET DE LA TABLE DES DOCUMENTS

### 1° Résumé alphabétique.

Sauf indication contraire, les *chiffres entre parenthèses* renvoient aux numéros de l'ouvrage; ils sont imprimés en *italique* lorsqu'ils ont été déjà mentionnés dans un même alinéa.

Les *mots et groupes de mots en italique*, dans le corps ou à la fin des alinéas, sont ceux du vocabulaire auxquels il est indispensable de se reporter pour avoir des notions suffisantes sur le sujet traité; les *guillemets* marquent les mots et groupes de mots sous lesquels on peut trouver des indications complémentaires sur le même sujet ou les questions qui s'en rapprochent.

Enfin lorsque le texte lui-même est divisé en *alinéas désignés par des lettres* ou en *numéros désignés par des chiffres*, les premiers mots de chaque alinéa ou numéro renseignent, autant que possible, sur son objet.

### 2° Table des lois, décrets, etc.

Voir : page 945, le nota en tête de cette table; page 956, le nota faisant connaître l'ordre des documents *sans indication de dates*; page 968, les abréviations employées dans la table des *décisions judiciaires diverses*.

---

# RÉSUMÉ

## ALPHABÉTIQUE ET ANALYTIQUE

---

**Abandon.** — Les colis enregistrés non réclamés six mois après leur arrivée, sont remis au Domaine (61); ceux non enregistrés qui, ont été oubliés ou perdus sur le chemin de fer, sont considérés comme épaves (386). — *Dépôt des bagages*, 2; *Magasinage*, 2; *Vente de l'objet transporté*, 1.

**Abonnements.** — *Cartes d'abonnement*; *Tarif d'abonnement*.

**Acceptation des transports.** — Les chemins de fer doivent satisfaire à toutes les exigences du trafic (184), *voyageurs* (185) ou marchandises (899), et dans l'ordre où il se présente (188); ils ne peuvent refuser que les expéditions incomplètes (856) et les transports impossibles ou d'une difficulté trop grande à cause de leur poids (259, 747, 827) ou de leurs dimensions (749, 752, 832). La convention de Berne prévoit explicitement la responsabilité des administrations qui auraient, sur ce point, manqué à leurs devoirs (1368).

**Accidents aux animaux.** — *Pertes, manquants et avaries*.

**Accidents de personnes.**

**A.** — Importance qu'il y a (81) à préciser sur quels principes de *responsabilité* peut se baser l'action de la victime d'un accident (77); d'après la jurisprudence, la responsabilité, en pareille matière, ne serait jamais contractuelle (78); mais il semble qu'on doive distinguer suivant les cas (79, 539), et, notamment, appliquer les principes de la responsabilité contractuelle lorsque le voyageur n'a pu participer à l'accident (80) : par exemple s'il a été blessé dans un accident de train (539; définition, 78, p. 34, note 3).

**B.** — En tout cas, la responsabilité peut être établie par tous moyens de preuve (83), par exemple au moyen d'une enquête (548), et, sauf le cas de force majeure (84), elle s'applique à la totalité du dommage (82), à moins que la victime n'ait elle-même commis quelque faute (85, 540, 548). Exemples d'application : arrêt brusque (551, § VIII); chute d'un pont (544, § I); clôtures (546, § II); crime (544, § II); déraillement (543, §§ I et IV; 544, §§ II et III); faute de la victime (549, 550, 551); heurts des gares (541, § III; 551, § I); *installations des gares et de la voie* (545; 547, § II; 551, § V); manœuvres (543, § II); *matériel* (545; 546, § III); mesures d'ordre (543, § III); ouverture tardive des salles d'attente (551, § II); passages à niveau (541, §§ IV, V et VI; 546, § I; 547, § I; 549, §§ IV et V; 551, §§ IV et IX);

personnes tamponnées dans les gares (549, §§ I, II et III; 551, §§ II, III, VI et VII); portières non fermées (551, § X); retards de trains (541, §§ I et II; 551, § III); sifflet des locomotives (541, §§ IV et VI); voies des ports (542).

*Action en responsabilité, A; Commissaires de surveillance administrative, B; Faute délictuelle ou quasi-délictuelle; Infraction; Location des appareils de levage, 2; Preuve du contrat de transport, B-2; Procès-verbaux.*

**Acides.** — *Matières dangereuses* (1179); repris dans les tarifs P. V, 8, 118, etc. (1131).

**Action en paiement.** — *Paiement du prix; Prescription.*

**Action en responsabilité.**

**A. — 1.** L'action basée sur un délit ou un quasi-délit peut être intentée par tous ceux à qui le fait a causé quelque dommage (114); elle est dirigée soit contre l'auteur de ce fait, soit contre la personne qui répond de lui, soit contre l'un et l'autre (115); toutefois, la personne civilement responsable ne peut être poursuivie seule devant la juridiction pénale (116). — **2.** Lorsque l'action civile et l'action publique ne sont pas jointes, le criminel tient le civil en état (117). — *Accidents; Chose jugée.*

**B. — 1.** L'action basée sur un contrat de transport peut être intentée par chacun des contractants (118) : le voyageur (119) ou les personnes qu'il représente (67), l'expéditeur, le destinataire (120). — **2.** Elle peut être dirigée contre le commissionnaire chargeur, le dernier voiturier, les voituriers et commissionnaires intermédiaires (121).

**C. — 1.** Sous le régime international de la convention de Berne le droit d'action appartient à l'expéditeur ou au destinataire, d'après certaines distinctions, mais jamais à tous les deux ensemble (1378). — **2.** L'action est dirigée, suivant des règles explicitement formulées (1379), contre la « première administration » (1380), celle qui « a reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture » (1381), ou celle « sur le réseau de laquelle le dommage a été occasionné » (1382). — **3.** Elle doit être portée devant un tribunal de même nationalité que l'administration mise en cause (1385), et, intentée valablement (1384), elle entraîne, en ce qui concerne le choix de cette administration, option définitive (1383).

*Compétence ratione materiæ; Compétence ratione personæ ou loci; Forclusion; Prescription; Procédure.*

**Action judiciaire.** — *Action en responsabilité; Paiement du prix.*

**Action publique.** — *Action en responsabilité, A-2.*

**Administrations publiques.** — *Services publics.*

**Administration supérieure.** — Autorité compétente pour décider, en matière de chemins de fer, sur un point donné (198, p. 105, note 2).

**Adresses sur les colis.** — *Bagages enregistrés, A-2; Conditionnement des objets à transporter, 1.*

**Affiches et publications obligatoires.**

**A. — 1.** Les administrations doivent afficher leurs propositions de modifications de tarifs (256, 420), les tarifs eux-mêmes, une fois homologués (425), les « horaires des trains » de voyageurs (447) en vigueur ou projetés (446), un avis relatif au « livre de plaintes » (595), enfin un avis faisant connaître la résidence du « commissaire de surveillance administrative » (582). — **2.** L'affichage préalable des propositions de tarifs, obligatoire à peine de nullité de l'homologation (426), est constaté par les commissaires de surveillance (422); quant à l'affichage des tarifs homologués, son



omission n'empêcherait pas nécessairement l'application de ces tarifs (426); pour l'un et l'autre, les affiches peuvent être suppléées par des livrets tenus à la disposition du public, dans les gares (427), par chaque administration pour elle-même (657). — 3. Les formalités d'affichage sont simplifiées pour les « tarifs d'exportation » (432) et « de transit » (433).

**B.** — Les affiches officielles sont présumées exactes (448), sans pouvoir, toutefois, prévaloir contre le document lui-même (449), qui, seul, est la loi (492). Il en est évidemment de même des éditions officielles des tarifs (657), dont cependant les auteurs auraient à répondre en cas d'erreur (202, 660), notamment si l'inexactitude de ces publications avait un caractère délictueux ou quasi-délictueux (450).

*Recueil-Chaix.*

**Agents du service de la voie.** — Sont chargés, sur la ligne, en dehors des gares et des trains, de la surveillance et de la police (566). — *Agents du chemin de fer.*

**Agents du chemin de fer** — 1. Soumis à la surveillance de l'« Administration supérieure » (177), ils sont astreints, quand ils interviennent directement auprès du public, au port d'un uniforme (558), qui est laissé au choix des administrations intéressées (559). Ils doivent accueillir avec bienveillance les réclamations (562) et rester, en tout cas, toujours corrects (563). — 2. Certains prêtent serment (228), sont officiers de police judiciaire (535), et peuvent constater, à ce titre, les infractions aux titres I et III de la loi du 15 juillet 1845, ainsi qu'aux « tarifs et règlements » qui en dérivent (561) : les fausses déclarations, par exemple (228); mais non les contraventions aux lois sur le timbre (253). — *Preuve du contrat de transport, B-2; Responsabilité sur les chemins de fer.*

**Alabastrine.** — Exemple de marchandise reprise parmi les produits chimiques et parmi les engrais (1131).

**Alcools.** — Sont repris dans les tarifs P. V. 6, 106, etc. (1118 et suiv.) ou, dénaturés, dans les tarifs P. V. 15, 115, etc. (1129).

**Algérie.** — Est considérée dans certains tarifs comme pays d'exportation (955 958).

**Aliénés.** — Sont assimilés aux prisonniers civils (1170). — *Services pénitentiaires.*

**Aller et retour.** — *Billets d'aller et retour.*

**Amendements.** — Tarifs P. V. 22, 122, etc. (654, 1137 et suiv.).

**Animaux vivants.**

**A.** — 1. Les ruminants et solipèdes (nomenclature du cahier des charges, 267; des tarifs généraux, 755) sont taxés à la tête d'après le cahier des charges (267) et les tarifs généraux, tant G. V. (755) que P. V. (833); ceux-ci admettent aussi le mode de taxation d'après le poids (756, 834), la taxe à la tête devant, dans ce cas, être tenue pour un maximum (*Ibid.*). — 2. Les tarifs spéciaux qui leur sont applicables (G. V. 11, 12, 19; P. V. 1, 101 : nos 654 et 1027) prévoient ordinairement la manutention par les intéressés (1043), des minimums de nombre (1028), la clause par wagon de tant de têtes (1031) ou par wagon complet sans limitation de nombre (1030), cette dernière n'étant pas sans quelques dangers pour le voiturier (1032); ils stipulent souvent la délivrance de *permis d'expéditeurs* (1039), tandis qu'on ne trouve rien de semblable dans les tarifs généraux G. V. (757) ou P. V. (835). — 3. D'une manière générale, les ruminants et solipèdes ne peuvent être acceptés que de et pour les gares munies de quais *ad hoc* (763, 839). — V. infra, alinéas C, D et E.

B. — Certains animaux de petite taille (nomenclature des tarifs généraux G. V., 760; P. V., 838) paient, d'après les tarifs généraux G. V. (760) et P. V. (838) des taxes de transport qui ne correspondent à aucune de celles du cahier des charges (761); ils peuvent en outre être enregistrés comme bagages (762) et même admis dans les compartiments de voyageurs (740). Ils sont repris dans les tarifs spéciaux G. V. 14 et 19 (654, 1027), P. V. 1, 101, etc., et 3, 103, etc. (1052).

C. — Les animaux de valeur, exclus, par le cahier des charges, du bénéfice des tarifs ordinaires (281) et de certains tarifs spéciaux (1033), supportent en principe, lorsque leur valeur par tête dépasse un certain chiffre (297), une majoration (294) sur les prix des tarifs tant spéciaux que généraux (298), G. V. (759) et P. V. (836); cette majoration se cumule, le cas échéant (299), avec celle applicable aux animaux dangereux (infra, alinéa D). L'absence de *déclaration de valeur* peut avoir une répercussion sur la responsabilité du chemin de fer (1034).

D. — 1. Les animaux dangereux sont, dans certains cas assez mal précisés (293), exclus du transport à G. V. (292); ils supportent à P. V. une majoration de prix (292, 837) et doivent être chargés ou déchargés par les expéditeurs et destinataires (285, 292), sans perception, bien entendu, de frais de manutention (346) ni de transbordement (353); la majoration se cumule, le cas échéant (299), avec celle due pour les animaux de valeur (supra, alinéa C). — 2. L'inobservation des précautions prescrites par les règlements (848) engage la responsabilité de ses auteurs (849).

E. — Les animaux reproducteurs sont, sous certaines justifications de provenance ou de destination (1047), repris dans les tarifs G. V. 12 (654); ils doivent être accompagnés (1048), et cette clause peut rejaillir sur la responsabilité (1049).

*Avis d'expédition; Chiens; Concours et expositions; Dimanches et jours fériés; Fourrière; Magasinage, 2; Matériels transportés, B-1; Ruches d'abeilles.*

**Anthracite.** — Tarifs P. V. 7, 107, etc. (1121 et suiv.).

**Appareils de levage dans les gares.** — *Location des appareils de levage.*

**Apprentis.** — Peuvent bénéficier de billets (987) et d'abonnements spéciaux (1007).

**Arbres et arbustes.** — Figurent à la nomenclature des articles passibles du tarif exceptionnel comme *objets de faible densité* (287), et, par ailleurs, sont repris (654) dans les tarifs P. V. 23, 123, etc. (1139 et suiv.), ordinairement sans allongement des délais (1139).

**Argent.** — Exclu en principe, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281); figure nommément, parmi les « objets de valeur », au tarif exceptionnel (249) et dans les tarifs généraux G. V. (723).

**Arrestations.** — *Voyageur, B-2.*

**Articles de messagerie.** — *Messagerie.*

**Articles de Paris.** — Tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142).

**Assignations.** — Peuvent être remises aux administrations de chemins de fer en leur siège social ou aux chefs de certaines gares (607); en outre, en matière de *colis postaux*, aux receveurs des bureaux de poste expéditeur et destinataire (1281).

**Assimilations.** — Définition (812). Sont réglées provisoirement par les administrations de chemins de fer, puis, définitivement, par l'Administration supérieure (271, 814). Exemples (815, 816). — *Classification générale des marchandises.*

**Avaries.** — *Pertes, manquants et avaries.*

**Avis concernant les manutentions à faire par les particuliers.** — Sont soumis par les tarifs généraux P. V. au même formalisme que les « avis d'arrivée » (797, 858). — *Demandes de wagons.*

**Avis d'arrivée ou de mise à disposition.** — 1. Le voiturier n'est pas tenu d'aviser le destinataire de l'arrivée des marchandises (55); cet avis est également facultatif, sur les chemins de fer, pour les expéditions adressées en gare (524), y compris les transports internationaux régis par la convention de Berne (1318, 1341); toutefois, il est obligatoire pour les colis postaux (1259). — 2. Envoyé suivant les formes prescrites (367), l'avis détermine, sans qu'il soit besoin de justifier qu'il est bien parvenu (373), le point de départ du délai de chargement (391), du « délai de mise à disposition » (367, 371) et du « délai d'enlèvement » (367 à 369). A défaut de cet envoi, il ne peut être perçu, à l'arrivée, de frais de « magasinage » (374) ni de « stationnement des wagons » (395), même pour les marchandises conservées en gare à la demande du destinataire (1217). Application, tarifs généraux G. V. (795) et P. V. (857). — 3. Les avis d'arrivée des expéditions ordinaires sont affranchis comme lettres (367, p. 238, note); ceux des colis postaux, à 5 centimes seulement (1259, p. 805, note). — *Avis par exprès; Téléphone.*

**Avis de livraison.** — Avis, prévu par les tarifs généraux G. V. (802) et P. V. (858), par lequel la gare de départ s'engage à faire renseigner l'expéditeur, directement par la gare d'arrivée, sur la livraison de son envoi (803).

**Avis de souffrance.** — *Souffrance.*

**Avis d'expédition.** — Une disposition, d'ailleurs peu explicite (800), des tarifs généraux G. V., prescrit aux expéditeurs de voitures et de certains animaux de prévenir la gare de départ vingt-quatre heures à l'avance (799); cet avis doit être suivi d'effet (801). Un préavis est également dû pour certaines expéditions à P. V. de masses indivisibles (827). — *Demandes de wagons, A-1.*

**Avis par exprès.** — Donnant lieu à émargement de celui qui le reçoit (367, 896), il est le mode d'envoi le plus pratique pour les « avis d'arrivée » (373) et les « demandes de wagons » (896).

**Azotite de soude.** — Exemple de marchandise reprise parmi les produits chimiques et parmi les engrais (1131).

**Bâchage.** — *Wagons découverts.*

**Bagages.** — Se divisent en *bagages à la main* et *bagages enregistrés* (697); la terminologie des chemins de fer admet aussi l'expression peu exacte de « *bagages non accompagnés* » (1010).

**Bagages à la main.** — La seule règle est qu'ils ne doivent pas pouvoir gêner les autres voyageurs (698), et, à l'exclusion des objets dont le transport à grande vitesse serait expressément interdit (194), ils peuvent contenir même des objets de valeur (1015) ou des animaux (762). — *Camionnage d'office; Dépôt des bagages; Matières dangereuses.*

**Bagages enregistrés.**

**A.** — 1. Le droit aux bagages est, sur les chemins de fer, inhérent au contrat de voyage dès la formation de celui-ci (213); il résulte du cahier des charges (280) et est constaté par les tarifs généraux G. V. (695) : le voyageur a droit à un certain

poids en franchise, et, à titre d'excédent, à un poids illimité (696) d'objets quelconques (699); même des objets de valeur (1015) et des animaux (762). En cas de refus, une attestation motivée doit lui en être délivrée (700). — 2. Sauf les cas spécialement réglementés (776), il n'y a pas lieu de déclarer le contenu des colis-bagages (716), alors même qu'ils renfermeraient des objets de valeur (775), ni d'y inscrire des marques ou adresses (709, 773), et, malgré l'absence de toute déclaration, la responsabilité se règle comme pour toute autre expédition (717), mais d'après les justifications ultérieurement fournies (775).

**B.** — Certains tarifs spéciaux applicables aux bagages, limitent, à cet égard, les droits des voyageurs (965); d'autres leur en accordent au contraire de plus étendus (967). D'autre part, les conditions générales d'application des tarifs spéciaux G. V. ne sont pas applicables aux bagages (865).

*Bulletin de bagages; Camionnage d'office; Contributions indirectes; Dépôt des bagages; Échantillons; Enregistrement (opération de gare); Excédents de bagages; Itinéraire, B-2; Manutention au départ ou à l'arrivée, 1; Militaires et marins; Voyageur de commerce.*

**Bagages non accompagnés.** — On appelle ainsi les objets transportés en vertu du tarif G. V. 110 dans des conditions rappelant celles applicables aux bagages (1011), notamment au point de vue des délais (1012); les prix de ce tarif sont très élevés (1013).

**Baguettes.** — Tarifs P. V. 9, 109, etc. (1124 et suiv.).

**Bardeaux.** — Tarifs P. V. 9, 109, etc. (1124 et suiv.).

**Barèmes.** — Définition (630). Les barèmes communs peuvent jouer sur un itinéraire détourné, pourvu qu'il ne sorte pas des réseaux participants (924, 925). Les barèmes des tarifs sont publiés au Recueil-Chaix (662, 663).

**Base d'un tarif ou d'un prix.** — Quotient d'un prix de transport par la distance à laquelle il s'applique (625 et 631).

**Bestiaux.** — *Animaux vivants.*

**Betteraves.** — Tarifs P. V. 5, 105, etc. (654, 1114).

**Bibliothèques.** — *Industries dans les gares.*

**Bières.** — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268); tarifs P. V. 6, 106, etc. (1118 et suiv.). — *Dimanches et jours fériés.*

**Bijoux.** — Exclus, en principe, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281), figurent, parmi les « objets de valeur », au tarif exceptionnel (294) et dans les tarifs généraux G. V. (723).

**Billet de place ou de voyage.**

**A.** — 1. Titre constatant, au profit du voyageur, le prix payé par lui (208, 211) et les conditions du « contrat de voyage » (208), il est au porteur jusqu'au moment où son propriétaire l'utilise (209). — 2. Bien qu'il ne soit pas en général délivré pour un train déterminé (683) et qu'il comporte certaines conditions d'utilisation (210), il doit être présumé valable pour le train en vue duquel était ouvert le guichet de « distribution des billets » (684) et pour l'*itinéraire* le plus direct (693). — 3. Il peut être remboursé s'il n'a pas été utilisé dans le temps prescrit, et l'inexécution du contrat doit même donner lieu à des dommages-intérêts envers la partie qui en a injustement souffert (210). — 4. Certaines décisions ont considéré comme nul un billet militaire indûment délivré (1166).

**B.** — Le billet de place doit être présenté à toute réquisition des agents (685) et rendu à la sortie de la gare d'arrivée (686), mais en échange d'un reçu si le voyageur estime défectueuse l'exécution du contrat (212).

**Billets d'aller et retour.** — Définition (978). Ces billets spéciaux doivent être utilisés à l'aller et au retour par la même personne (981). Il y en a de diverses sortes (980) : à longue validité (984), pour voyages circulaires (985), pour stations balnéaires ou analogues (986), pour sociétés, patronages, écoles (987), pour groupes de marins (988), etc.; ils font l'objet de tarifs G. V. nos 2, 5, 6 et 8 (654), qui comportent, entre autres, des clauses relatives à la durée de validité (979), aux dépassements (982) et aux déclassements (983).

**Bimbeloterie.** — Figure dans la nomenclature des articles passibles du tarif exceptionnel comme « objets de faible densité » (287); elle est reprise dans les tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142).

**Bisulfite de chaux.** — Exemple de marchandise reprise parmi les produits chimiques et parmi les engrais (1131).

**Bitumes.** — Tarifs P. V. 15, 115, etc. (654, 1129).

**Blé.** — *Céréales.*

**Bois à brûler.** — Tarifs P. V. 8, 108, etc. (1121 et suiv.).

**Bois de construction.** — Tarifs P. V. 9, 109, etc. (1124 et suiv.).

**Bois de menuiserie.** — 1<sup>re</sup> classe du cahier des charges (268); tarifs P. V. 9, 109, etc. (1124 et suiv.).

**Bois de teinture.** — 1<sup>re</sup> classe du cahier des charges (268); tarifs P. V. 17, 117, etc. (1131).

**Boissons.** — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268); tarifs P. V. 6, 106, etc. (654, 1118 et suiv.).

**Bonne lettre de voiture.** — Celle dont le prix, fixé invariablement par l'expéditeur, est réclamé tel quel au destinataire, sauf à répéter l'insuffisance, le cas échéant, sur l'expéditeur même (233).

**Broderies.** — Figurent nommément, parmi les valeurs, au tarif exceptionnel (294), ainsi que dans les tarifs généraux G. V. (723) et P. V. (823).

**Bronzes d'art.** — Sont considérés, à P. V., comme « objets d'art » (294, 823).

**Buffets.** — *Industries dans les gares.*

**Bulletin de bagages.** — Reçu des objets confiés par le voyageur au chemin de fer (213), c'est un véritable titre au porteur (215, 708) formant le contrat en ce qui concerne les bagages (707) et en constatant tous les éléments (214). Présumé exact et conforme au billet présenté (708), il ne peut être suppléé par la « fiche de pesage » (709).

**Bulletin de pesage.** — *Pesage, B-1.*

**Bureaux de ville.** — Définition (1223); légalité de leur existence (182). A défaut de tarif explicite à cet égard (1225), ces bureaux seraient assimilables à des

gares au point de vue des prix (1227) et des délais pour le factage au départ (1224) ou à l'arrivée (1226); d'ailleurs les marchandises en provenant sont admises dans les gares après la fermeture réglementaire (794). La liste des bureaux de ville figure au « Recueil-Chaix » P. V. (663).

**Cahier des charges.** — Document d'ordre contractuel réglant la construction, l'entretien, l'exploitation des lignes concédées (171), et les règlements auxquels elles pourront être soumises (172); il ne peut être modifié que suivant les formes nécessaires pour modifier la loi de concession (171). Le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général a pu être modifié par un décret du 26 avril 1862 (431).

**Calcul des taxes.** — 1. Difficultés inhérentes à ce calcul (922). Les taxes s'établissent d'après la distance et par personne (264), par tête (267, 1028) ou d'après le poids (268); quelquefois d'après la superficie du wagon employé (1029, 1140) ou même sa capacité (1116); elles s'arrondissent aux 5 centimes supérieurs ou inférieurs tant à G. V. (769) qu'à P. V. (847). — 2. Dans une même expédition (821) ou un même colis (820), chaque sorte de marchandise peut payer, à P. V., d'après la série à laquelle elle appartient, mais cette règle ne s'applique pas aux *wagons complets*, ni aux expéditions à *minimum de tonnage* (922). — 3. Exemple d'une clause taxant d'après le poids net des colis (1135). — 4. Marche à suivre pour l'application des tarifs (862). — *Distances; Minimum de perception; Pesage, A; Poids; Tarifs spéciaux, A-3.*

**Camionnage.** — Définition (1210). — *Camionnage d'office; Factage et camionnage.*

**Camionnage d'office.** — Les chemins de fer peuvent, sous certaines conditions, faire camionner en ville les bagages déposés ou laissés à la gare (365), les expéditions restées incomplètes (217) et les marchandises non retirées (382), même s'il s'agit de wagons complets à décharger par le destinataire (396); application : tarifs généraux G. V. (764, 795); P. V. (217, 856, 857). Les frais de gardiennage ultérieur sont, le cas échéant, ceux dus au tiers dépositaire (384). — *Pertes, manquants et avaries.*

**Cartes d'abonnement.** — Les abonnements pour voyageurs (1000), conçus suivant des types divers (1003), font l'objet des tarifs G. V. 3 et 103 (654), qui contiennent certaines clauses onéreuses (1001, 1002), dont l'une est analogue à la clause de *non-garantie* des tarifs pour cartes à demi-tarif (1001). Les barèmes, de forme parfois peu régulière (1004), varient suivant qu'il s'agit d'abonnements pour familles et sociétés (1005), étudiants, élèves et apprentis (1007), ouvriers et employés (1008), *commissionnaires-messagers* (1009), ou encore d'abonnements de saison pour stations thermales et autres (1006). — *Cartes de circulation à demi-tarif; Enregistrement (opération de gare), B-2; Tarif d'abonnement.*

**Cartes de circulation à demi-tarif.** — Ces cartes, personnelles (989), donnent à leur propriétaire le droit, pendant un certain temps, de prendre des billets à demi-tarif pour chacun de ses voyages (989); mais les tarifs G. V. 1 et 101, en vertu desquels elles sont délivrées (654), contiennent des clauses onéreuses (990) dont deux paraissent d'une légalité douteuse (991), une troisième également, au moins pour partie (992), une quatrième enfin est une clause de *non-garantie* (993). — *Déclassément.*

**Cartons.** — Tarifs P. V. 19, 119, etc. (1132).

**Cas fortuit.** — Se distingue de la « force majeure » en ce qu'il résulte d'événements auxquels l'homme est étranger (71).

**Catégories.** — *Matières dangereuses, 2.*

**Cendres.** — 4<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268); exemple de marchandise reprise parmi les produits chimiques et parmi les engrais (1131).

**Cercueils.** — *Pompes funèbres.*

**Céréales.** — Reprises dans les tarifs P. V. 2, 102, etc. (654, 1107). Bien que les céréales en gerbes figurent parmi les marchandises passibles du tarif exceptionnel au titre d' « objets de faible densité », il ne semble pas que ledit tarif puisse être appliqué au blé (287).

**Chambres de commerce et Chambres consultatives.** — Un mois après l'affichage des propositions concernant les tarifs (420), leur silence est considéré comme une adhésion (421).

**Chanvre.** — Tarifs P. V. 20, 120, etc. (1133).

**Charbon de bois.** — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268) et 4<sup>e</sup> catégorie des « matières dangereuses » (1179); tarifs P. V. 8, 108, etc. (1121 et suiv.).

**Chargement.** — Malgré la jurisprudence d'apparence contraire, cette opération de *manutention proprement dite* ne comprend pas nécessairement le bâchage (903). — *Wagons découverts, 2.*

**Chats.** — *Animaux vivants, B.*

**Chaux.** — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268); tarifs P. V. 10, 110, etc. (654, 1126). Exemple d'application (925).

**Chef de gare.** — Représentant du chemin de fer dans sa gare (560); est ordinairement assermenté (561). — *Agents du chemin de fer.*

**Chef de train.** — Cet *agent du chemin de fer*, chargé de la surveillance et de la police dans les trains en marche (564), doit pouvoir communiquer à tout instant avec les voyageurs et avec le mécanicien (565).

### Chemins de fer.

**A.** — Les propriétaires et concessionnaires de chemins de fer publics (classification, 161) sont des voituriers de profession (162), jouant parfois, les uns par rapport aux autres, le rôle de commissionnaires (163), et auxquels s'appliquent en principe toutes les règles du droit commun (164). Leurs opérations commerciales doivent strictement rester dans les limites prévues par la concession (182), et ils sont, d'autre part, astreints à une législation qui les concerne exclusivement (165).

**B.** — Cette législation spéciale place constamment sous l'autorité et le contrôle de l'État (175) leur personnel (177), leurs « installations » fixes (178), le « matériel de l'exploitation » (179), les règlements relatifs au service (176) et jusqu'aux « horaires de trains » (180). Certaines de leurs obligations comportent non seulement des sanctions civiles, mais des sanctions pénales (181). — *Acceptation des transports.*

**C.** — De même, les personnes ayant affaire au chemin de fer y sont astreintes à de nombreux règlements (189) concernant la circulation dans les cours des gares (191) et dans l'enceinte de l'exploitation (190), la nature des objets qui y sont apportés (194), les conditions d'accès dans les trains (192) et les règles à y observer (193).

*Chemins de fer de l'État; Chemins de fer secondaires.*

**Chemins de fer de Ceinture.** — Quel que soit l'itinéraire d'une expédition via Paris, on applique la taxe la plus réduite résultant du passage par la Grande ou la Petite Ceinture (512, p. 352, note).

**Chemins de fer de l'État.** — Au point de vue de la responsabilité, ils sont assimilés à une administration privée (528) ; de même au point de vue de l'application du règlement de 1846-1901 (184, p. 94, note 4).

**Chemins de fer secondaires.** — Énumération avec indication des grands réseaux auxquels ils sont rattachés (663, p. 446).

**Chevaux de course.** — Repris, sous certaines justifications (1047), dans les tarifs G. V. 12 (654). — *Animaux vivants*.

**Chiens.** — 1. Dispositions et prix du cahier des charges (265) et des tarifs généraux G. V. (731) ; les conditions générales des tarifs spéciaux G. V. ne leur sont pas applicables (865). — 2. Ils peuvent, sous certaines conditions, rester auprès de leurs maîtres en voyage (732), mais la question de leur admission dans les compartiments et celle de leur taxation, souvent confondues (733), sont distinctes (734) et absolument indépendantes l'une de l'autre (733, 742). — 3. Taxés en principe à la tête (265, 731), ils doivent, lorsqu'ils sont emballés (736), bénéficier dans tous les cas (737, 777), même s'ils sont conservés dans les compartiments (741), de la taxe sur le double de leur poids (735) ; mais ils ne peuvent, peut-être (739), être transportés comme bagages (738), ni à P. V. (838), sauf exception prévue par les tarifs (1039, p. 683, note 1, et 1069, p. 695, note 1). — *Animaux vivants*, B ; *Fourrière ; Manutention au départ et à l'arrivée*, 1 ; *Manutention proprement dite*, 1.

**Chiffons.** — Peuvent être considérés comme engrais (816, § III) ; d'autre part, ils sont repris dans les tarifs P. V. 19, 119 (1132), et, lorsqu'ils sont imprégnés de graisse ou de vernis, ils constituent une « matière dangereuse » de la 2<sup>e</sup> catégorie (1179).

**Chlorhydrate de potasse.** — Exemple de marchandise reprise parmi les produits chimiques et parmi les engrais (1131).

**Chose jugée.** — La chose jugée au criminel s'impose, sur le point qu'elle a tranché, au juge de l'action civile (139).

**Cidres.** — Tarifs P. V. 6, 106, etc. (1118 et suiv.).

**Ciments.** — Tarifs P. V. nos 10, 110, etc. (654, 1126) ; exemple d'application (925).

**Circulaires et décisions ministérielles.** — Peuvent, dans certains cas, constituer de véritables règlements, susceptibles de sanctions pénales (170).

**Circulation à demi-tarif.** — *Cartes de circulation à demi-tarif*.

**Circulation gratuite.** — Les fonctionnaires investis d'un droit de circulation sur le chemin de fer (1154) sont munis, par leurs chefs, de titres de transport (1156) qui leur assurent les mêmes droits qu'à un voyageur ordinaire (1157), en ce qui concerne les bagages (1158), les pertes, manquants et avaries (1159), les retards (1160), les accidents (1161). — *Contrôle de l'État ; Contributions indirectes*, 5.

**Circulation sur le chemin de fer.** — Interdiction de principe (190) et réglementation dans les cours des gares (191).

**Cire.** — Tarifs P. V. 16, 116, etc. (1129).

**Citations.** — *Assignations*.



**Classement pratique des tarifs.** — Bien que cela ne soit pas sans inconvénients (650), les tarifs sont divisés en tarifs de grande et tarifs de petite vitesse (649), puis chacune de ces catégories en « tarifs généraux » et « tarifs spéciaux » (651). Les premiers comprennent en un texte unique les prix et conditions pour les transports de toute sorte (652); les seconds se subdivisent en un certain nombre de tarifs distincts (653), dont les numéros, — précédés d'un chiffre de centaine, lorsqu'il s'agit de tarifs communs (655), — correspondent, sur tous les grands réseaux, à un même groupe de marchandises ou d'opérations (654). — *Recueil-Chaix.*

**Classes du cahier des charges.** — *Marchandises, A; Voyageur, B-1.*

**Classification générale des marchandises.** — 1. Document homologué, uniforme pour tous les grands réseaux, et qui fait connaître (extrait pp. 536-537) : le classement du cahier des charges et des tarifs généraux pour les marchandises à P. V. (811); celles de ces marchandises qui sont passibles du tarif exceptionnel comme « objets de faible densité » (287, 745, 823) ou « matières dangereuses » (823). — 2. Une table générale plus détaillée, qui est publiée au Recueil-Chaix P. V. (663), renseigne en outre (extrait, p. 700) sur les tarifs spéciaux P. V. applicables aux diverses marchandises (1075). — *Assimilations; Définitions; Spécifications.*

**Cochons d'Inde.** — *Animaux vivants, B.*

### Colis postaux.

**A.** — Origines de ce service (1228). Définition du colis postal, qui est théoriquement postal et international (1229), mais qui, en réalité, est simplement transporté, en France, d'après les règles du service international (1232), par les administrations de chemins de fer, substituées à l'État (1230); les règles du service international s'appliquent même aux colis ne sortant pas du territoire (1231).

**B.** — Les règlements applicables, résultant de conventions approuvées par des lois (1234), ou de décrets (1235) ne sortant pas de la délégation que les lois leur ont confiée (1236), s'écartent beaucoup des règles ordinaires (1233); celles-ci, — règles de droit commun (1237) ou législation des voies ferrées (1239) autre que les tarifs (1238), — sont applicables seulement en cas d'insuffisance de la réglementation spéciale (1237).

**C.** — Les colis postaux doivent être présentés sous certaines conditions (1241) de poids et de volume (1242) ou d'emballage (1243), qui sont présumées remplies si le colis a été accepté comme colis postal (1244); certains transports sont en outre interdits (1245), et les « infractions » peuvent comporter une sanction pénale (1246). Tableau des taxes et conditions (1251), qui censément font l'objet d'un tarif spécial commun (1079) et, par ailleurs, comprennent ordinairement les frais accessoires autres que le « magasinage » (1252).

*Avis d'arrivée, 1; Compétence ratione materiæ, B; Contrat d'expédition, B; Délai du contrat d'expédition, C; Forclusion, B-1; Livraison, 4; Matières dangereuses, 3; Pertes, manquants et avaries, C; Prescription, B-1; Preuve du contrat de transport, A-2; Réclamations amiables, 1; Responsabilité, D-2; Retard, C; Vente de l'objet transporté, 2; Vérification des colis, A-2 et B-1.*

**Colonies.** — Sont considérées par les tarifs comme pays d'exportation (955, 958).

**Combustibles.** — Liquides : tarifs P. V. 15, 115, etc. (1129); minéraux : P. V. 7, 107, etc. (654, 1121 et suiv.); végétaux : P. V. 8, 108, etc. (654, 1121 et suiv.).

**Comité consultatif des chemins de fer.** — Composition (423, p. 269, note). — *Homologation, 1.*

**Commissaires de surveillance administrative.**

A. — Représentants de l'administration du *contrôle de l'État* (569) et officiers de police judiciaire (579, 585), ces fonctionnaires, astreints au port de leurs insignes d'uniforme lorsqu'ils ont à intervenir auprès du public (558, 578), sont chargés de surveiller, chacun sur certaines lignes (582), toutes les parties du service (580); ils peuvent notamment veiller à la tenue régulière du registre des demandes de wagons (895) et c'est à eux qu'il appartient de coter les registres de communications téléphoniques (367, 907). Aptes à recevoir toutes les plaintes administratives (578, 581) ou judiciaires (585), ils ont, à cet effet, dans les gares de leurs résidences (Voir les cartes des pages 333 à 341), un bureau ostensiblement désigné (578). — *Affiches et publications obligatoires*, A-2.

B. — 1. Les accidents doivent leur être déclarés (584); ils dressent à leur sujet (583), ainsi que pour les délits de droit commun, ceux spéciaux aux chemins de fer (585) et certaines infractions en matière de timbre (253), des *procès-verbaux* qui font foi jusqu'à preuve contraire (228); ils sont tenus, à cet égard, de déférer aux réquisitions des plaignants (586). — 2. Il n'en est pas de même des constatations qu'ils peuvent faire dans un but d'intérêt privé (586), simples relations de faits matériels (587), délivrées à qui de droit (588), autant que possible en présence de tous les intéressés (589), et dont la valeur est celle d'un simple témoignage (590). — *Enregistrement (formalité fiscale); Timbre*, B-2.

**Commissaires spéciaux de police.** — Fonctionnaires du ministère de l'intérieur spécialement chargés, dans certaines gares, des affaires de droit commun (569).

**Commissionnaire de transport.**

A. — C'est celui qui se charge, pour le compte d'autrui, de traiter avec le « voiturier » en vue d'un transport (5); l'exercice de son industrie, qui ne saurait être confondue avec celle de l'« entrepreneur de transports » (6), constitue un acte de commerce (7). Régi par les articles 96 à 102 du Code de commerce (8), il doit notamment copier sur ses *registres* les « lettres de voiture » auxquelles il participe (29), et tenir écriture des objets dont il se charge (48).

B. — 1. Sa responsabilité, tant pour retard (109) que pour perte et avarie, est égale à celle du voiturier (86), mais il peut, par une stipulation contraire, s'exonérer de cette garantie (92), dont il est d'ailleurs exempt lorsque les transporteurs successifs ont été formellement désignés par l'expéditeur lui-même (93). — 2. Le commissionnaire chargeur ou originaire, ayant traité directement avec l'expéditeur, est en principe responsable pour le parcours total; le commissionnaire intermédiaire est responsable comme voiturier, du parcours seulement effectué par ses soins, et, comme commissionnaire, des parcours subséquents (93, 109).

**Commissionnaire intermédiaire.** — *Commissionnaire de transport*, B-2.

**Commissionnaire originaire ou chargeur.** — *Commissionnaire de transport*, B-2.

**Commissionnaires messagers.** — Peuvent bénéficier d'abonnements spéciaux (1009).

**Compagnies.** — Le langage vulgaire et même certains documents désignent sous ce nom toutes les administrations de chemins de fer (172, p. 90, note 1), y compris les chemins de fer de l'État (1230, p. 790, note).

**Compétence ratione materiæ.**

A. — 1. L'action basée sur un contrat commercial (125) ou sur un quasi-délit s'y rattachant (127) peut être portée, par le non-commerçant qui poursuit un commerçant, devant le tribunal de commerce, le tribunal civil (125, 127) et, si la faible

importance du litige le permet, devant le juge de paix (126). Entre commerçants le tribunal de commerce est seul compétent (125, 127). — 2. Si la demande a pour base un délit, la juridiction commerciale et la juridiction civile sont encore compétentes, dans les conditions qui viennent d'être indiquées (129), mais l'action est en outre susceptible d'être portée devant les tribunaux de répression (128). — 3. Dans tous les cas, le renvoi peut être ordonné en tout état de cause et même d'office (606); d'autre part, les parties ont toujours la faculté de recourir à un arbitrage si elles le jugent à propos (130).

**B.** — Toutes ces règles sont applicables aux chemins de fer (601, 605), même en matière de transports internationaux sous le régime de la convention de Berne (1385); toutefois, s'il s'agit de colis postaux, les contestations sont de la compétence des tribunaux administratifs ou, dans quelques cas nettement précisés (1279), de celle des juges de paix (1278), et elles ne peuvent jamais être portées devant les tribunaux de commerce (1280).

### Compétence ratione personæ ou loci.

**A.** — 1. En matière personnelle, le tribunal compétent est celui du domicile, de la résidence ou du domicile élu du défendeur (131). — 2. En matière de garantie, le tribunal saisi de la demande originaire (131). — 3. En matière commerciale, le tribunal du domicile du défendeur, celui du lieu où la promesse a été faite, où la marchandise a été livrée, où le prix a été payé ou devait l'être (132); plus généralement, le tribunal du lieu d'expédition ou de départ et celui du lieu de destination ou d'arrivée (604). — 4. En matière pénale, le tribunal du lieu du délit, celui de la résidence du prévenu et celui du lieu où il a été trouvé (133). — 5. Dans tous les cas, l'exception d'incompétence ne peut être proposée que préalablement à toute autre défense (606).

**B.** — Ces règles sont, en principe, applicables aux chemins de fer (601) en France, même pour les transports internationaux sous le régime de la convention de Berne (1385), mais la jurisprudence, longtemps hésitante (602), admet aujourd'hui que les administrations peuvent toujours, sous certaines conditions qui leur constituent en quelque sorte un domicile, être assignées devant le tribunal dans l'arrondissement duquel s'est produit le fait générateur du litige (603, 604). — *Assignations.*

### Composition des trains. — *Trains de voyageurs, 1.*

**Comptage des colis.** — Cette opération, qui donnait lieu autrefois à contestation (332), est actuellement rémunérée (318), sous certaines conditions (334), prévues en même temps que la taxe correspondante, par l'arrêté sur les frais accessoires (333); il faut notamment que l'expéditeur ait demandé le comptage sur la « déclaration d'expédition » (335, 779) et que les divers objets composant l'envoi aient au plus un certain poids moyen (336); aucune taxe de comptage n'est due si les colis portent des marques et numéros reproduits sur la déclaration (337). Application : tarifs généraux G. V. (792); P. V. (857). La taxe réglementaire ne peut être augmentée par les tarifs (1125). — *Récépissé, A-2.*

**Concession.** — Accordée par une loi ou un décret (171, p. 88, note 3), elle est réglée par un *cahier des charges* (171).

**Concours et expositions.** — Les « animaux vivants », instruments, produits divers, qui y sont envoyés bénéficient de tarifs spéciaux P. V. 29 et 129, chap. III (863).

**Conditionnement des objets à transporter.** — 1. Il doit être conforme, aux usages du commerce; application : tarifs généraux G. V. (771); P. V. (850). Les colis de G. V., à l'exclusion des bagages (709), doivent en outre porter une adresse ou des marques distinctives (773). Exemple de tarif, applicable aux denrées, imposant

des conditions plus rigoureuses encore (1101). — 2. Pour les transports internationaux soumis au régime de la convention de Berne, l'emballage doit être celui que la marchandise nécessite pour être préservée des pertes et avaries (p. 856, note), et sa défectuosité, reconnue par l'expéditeur, est une cause d'exonération de responsabilité pour le voiturier (1345, 1346). — *Déclaration d'expédition*, B-1; *Matières dangereuses*.

Conditions d'admission dans certains trains. — Certaines pratiques à cet égard sont d'une légalité discutable (673).

Conditions des tarifs. — Il y a lieu de distinguer celles dont la présence dans les tarifs suffit à en faire des *tarifs spéciaux* (614, 615), de celles qui peuvent figurer même dans les *tarifs généraux* (666); les unes et les autres sont d'ailleurs soumises aux mêmes formalités d'approbation que les prix de transport (418).

Consigne des bagages. — *Dépôt des bagages*.

Constatations. — *Commissaires de surveillance administrative*, B-2; *Procès-verbaux*.

Contestation à l'arrivée. — Lorsqu'elle se produit, le voiturier et le destinataire (57), et même toute partie intéressée (124), peuvent provoquer la procédure de vérification prévue par l'article 106 du Code de commerce (58); il ne s'agit d'ailleurs que d'une vérification et non d'une véritable expertise (124). — *Expertise sommaire*.

Contrat de transport.

A. — Éléments essentiels (1, 1109) et nature (2) de ce contrat sous ses deux formes : *contrat de voyage* et *contrat d'expédition* (3). Le contrat de transport, qui n'est pas toujours un acte de commerce (7), est directement régi par certains articles des Codes civil et de commerce (8), puis, à défaut d'autres textes, par les dispositions concernant les obligations conventionnelles en général (9), le dépôt (10), le mandat (11), les quasi-contrats et « quasi-délits » (12); enfin, par les règlements particuliers des entrepreneurs qui y participent (49) et, pour la procédure, par les règles ordinaires (13). — *Responsabilité*, B et D.

B. — Sur les chemins de fer, les conditions de ce contrat sont fournies par des « tarifs et règlements » (197) auxquels, même d'un commun accord, les parties ne peuvent déroger (198).

Contrat de voyage. — Définition (3). Deux parties seulement y sont intéressées (4) et, seul, le « voyageur » ou la personne qu'il représente (67) peut poursuivre le « voiturier » à raison de ce contrat (119). Formé, en droit commun, même par simple consentement tacite (22), il exige, sur les chemins de fer, l'offre, en temps utile, du prix de la place (207), et se constate par la délivrance d'un *billet de place* (208, 466); le tarif en vertu duquel ce billet a été délivré est la loi du contrat (467).

Contrat d'expédition.

A. — 1. Définition (3). Supposant trois personnes au moins (4), il ne peut plus, lorsqu'il a été accepté par le « destinataire », être modifié ou résilié sans le consentement de ce dernier (16). — 2. Presque toujours constaté par écrit (23), bien que cela ne soit pas nécessaire (15); il n'est définitivement conclu, en ce qui concerne le destinataire, que par son acceptation (16) et même par la vérification des objets (38). — *Destinataire*; *Expéditeur*; *Voiturier*; etc.

B. — Sur les chemins de fer, le contrat d'expédition se forme par la remise des objets, accompagnés d'une « déclaration d'expédition » (221, 234, 241); mais pour les transports internationaux sous le régime de la « convention de Berne », la déclaration d'expédition est remplacée par une *lettre de voiture* (1310) d'un modèle obli-

gatoire (1313); pour les colis postaux, le contrat se forme par la remise des objets accompagnés d'un bulletin spécial valant ou portant quittance du prix de transport (1240) et assujéti à un droit de timbre plus réduit que celui des récépissés ordinaires (248, p. 162, note).

**Contravention aux règlements. — Infraction.**

**Contributions indirectes, douanes, octroi. — 1.** Il appartient en général au voyageur de procéder lui-même, pour ses bagages, aux formalités nécessaires (36); le même devoir incombe au contraire au voiturier pour ce qui lui a été remis (52); il est tenu notamment d'accomplir les opérations de douane pour les transports internationaux sous le régime de la convention de Berne (1369). — **2.** La rémunération de ces opérations ne saurait être rangée parmi les frais accessoires (312); d'ailleurs, en cas de livraison à domicile, elle est comprise, ainsi que le temps nécessaire à l'accomplissement des formalités, dans les prix et délais afférents au factage ou au camionnage (1219); quant aux droits avancés, ils sont remboursés, suivant les cas, par l'expéditeur ou par le destinataire (1220). — **3.** Pourvu que le voiturier se conforme aux déclarations que l'expéditeur est tenu de faire à cet égard (779, 1220), il ne saurait être responsable de leur inexactitude (52). — **4.** L'accomplissement des formalités en douane fait l'objet de tarifs G. V. 20 (654), de tarifs P. V. 29 et 129, chapitre VI (863), de dispositions des tarifs spéciaux P. V. (959) et de la convention de Berne (1369). En principe, les délais nécessaires s'ajoutent aux délais de transport (794). — **5.** Les agents des contributions indirectes ont, pour leur service, droit (1155) de circulation gratuite sur les chemins de fer (1154).

**Contrôle de l'État. —** L'État, investi d'un droit de contrôle sur les voies ferrées (572), l'exerce au moyen d'une administration spéciale (573) comprenant des services de contrôle technique (574) et un service de contrôle commercial (575). Les fonctionnaires de cette administration, — dont certains appartiennent aux deux services (576), — ont un droit (1155) de circulation gratuite sur le chemin de fer (1154) et les agents sont tenus de leur représenter tous « registres » et documents relatifs au service (895, p. 597, note). — *Commissaires de surveillance administrative; Contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale; Direction du contrôle commercial; Inspecteurs de l'exploitation commerciale; Livre des plaintes.*

**Contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale. —** Fonctionnaires du contrôle commercial (576) ayant dans leurs attributions l'étude des propositions de tarifs soumises à l'homologation ministérielle et la surveillance de l'application des tarifs homologués (577). — *Contrôle de l'État.*

**Convention de Berne. — 1.** Sorte de Code international des transports par voie ferrée (1292) réglant les rapports des administrations participantes entre elles et avec le public (1301). Ce règlement, approuvé en France par une loi (1113), peut, dès lors, déroger aux lois françaises (1299), et y déroge, en effet, sur bien des points (1309). Il s'applique, à l'exclusion de toute autre législation (1303), sauf exceptions dûment prévues (1305) ou appel autorisé aux lois nationales (1308), aux transports de marchandises et d'animaux présentés dans les conditions requises (1301); aperçu de ces conditions (1302), qui comportent notamment des stipulations relatives aux parcours des expéditions (1306 et 1318, p. 841, note). — **2.** Énumération abrégée des lignes sur lesquelles la convention de Berne peut recevoir application (1307). Schéma et table de ce document (1300), dont le texte est, du reste, publié au Recueil-Chaix P. V. (663). — *Acceptation des transports.*

**Corps de troupe. — Militaires et marins.**

**Corps gras et leurs dérivés. — Tarifs P. V. 16, 116, etc. (654, 1129).**

**Correspondance (Service de).** — Définition (1210). Par l'effet de l'approbation ministérielle dont ils sont revêtus (1211), les tarifs et traités y relatifs acquièrent force légale (1212). — *Principe de l'égalité*, 2.

**Correspondances manquées.** — Malgré les difficultés de la question et l'incertitude de la jurisprudence (469, 470), on peut admettre que la responsabilité du chemin de fer est toujours engagée lorsqu'une correspondance a été manquée par sa faute (471).

**Corse.** — Est considérée par les tarifs comme pays d'exportation (955, 958).

**Cotons.** — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268) et 4<sup>e</sup> catégorie des « matières dangereuses » (1179); sont repris dans les tarifs P. V. 20, 120, etc. (1133).

**Couleurs.** — Tarifs P. V. 17, 117, etc. (1131); exemple d'application (925).

**Coupon de contrôle.** — Pièce de comptabilité intérieure envoyée par les gares au service central de leur administration, pour chaque expédition (232).

**Coupons.** — Échus et payés, ils ne sont plus des valeurs (300, § VIII). — *Objets de valeur*.

**Cours des gares.** — La circulation y est réglementée par arrêté préfectoral (191).

**Déboursés.** — 1. Frais faits ou avancés par le voiturier (783) et gagés par la détention de la marchandise (784). L'avance de ces frais n'est obligatoire que de compagnie à compagnie (782), mais le chemin de fer ne peut refuser de se charger (785) gratuitement (787) de les encaisser du destinataire et de les payer à l'ayant droit. Application : tarifs généraux G. V. (782) et P. V. (857). — 2. Pour les transports internationaux régis par la convention de Berne, c'est le dernier transporteur qui est responsable du paiement des déboursés dus par le destinataire (1371).

**Déchargement.** — *Manutention proprement dite*.

**Déchet de route.** — Diminution de la chose transportée due à sa nature par le fait seul du transport (101). Il ne peut être évalué d'avance (553), mais pour les transports internationaux régis par la convention de Berne, une certaine tolérance sur le poids est accordée à ce titre, en vertu d'une présomption de non-responsabilité (1347) que peut seule détruire une preuve contraire (1348); exemple d'application (1349, § VII).

**Décisions homologatives.** — Les décisions relatives à l'homologation des taxes sont notifiées aux administrations intéressées par simple lettre (423), et au public par des affiches (424). — *Circulaires et décisions ministérielles*.

**Déclaration de valeur.** — Obligatoire pour les *objets de valeur* (295) autres que des animaux (296), elle peut avoir une certaine répercussion sur la responsabilité (728, 759).

**Déclaration d'expédition.**

A. — Tandis que l'expéditeur qui traite avec un voiturier quelconque peut se dispenser de lui révéler le contenu de ses colis (37), toute expédition par chemin de fer doit être accompagnée d'une déclaration détaillée (217, 855; spécimen p. 152),

donnant à cet égard des indications très précises (779). Cette déclaration, jointe à la remise des objets, forme le contrat de transport (221); elle en est l'instrument nécessaire (222), et, équivalant à l'un des originaux de la lettre de voiture (237), elle fait foi, comme celle-ci, jusqu'à preuve contraire (218), sauf dans un cas où elle ne vaut que comme présomption (945) pour les énonciations relatives au poids (944). — *Contrat d'expédition, B.*

**B. — 1.** La déclaration d'expédition doit mentionner le nombre, le poids, la nature des colis (779), parfois le détail des pièces mobiles (1063), et il est utile qu'elle fasse connaître, le cas échéant, la date de la demande de wagons (905); elle indique, s'il y a lieu, la valeur des objets à transporter (295) et l'état de leur conditionnement (771). — **2.** La déclaration d'expédition doit être faite loyale, sincère et complète (219, 3<sup>o</sup>) de manière à assurer l'exacte application des tarifs (223, 857), ce qui n'est pas toujours facile pour l'expéditeur (814), et, malgré l'opinion contraire de beaucoup d'auteurs (224), opinion que justifie le caractère contractuel d'un tel document (219, 1<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup>), la jurisprudence estime que si son inexactitude est susceptible d'entraîner une fausse application de tarifs, elle comporte une sanction pénale (223); toutefois, cette sanction n'atteindrait pas une simple erreur portant sur le poids déclaré (230, 946). — *Contributions indirectes; Déclaration du danger; Infraction.*

**Déclaration d'intérêt à la livraison.** — Définition (1357) de cette sorte d'assurance (1358) qui, moyennant paiement d'une surtaxe (1359), permet d'attribuer aux transports internationaux régis par la convention de Berne des indemnités pour retard (1361) ou pour perte et avarie (1362) sans autre limite que le chiffre fixé par l'expéditeur lui-même (1360).

**Déclaration du danger.** — La déclaration spéciale que doivent faire les personnes qui apportent au chemin de fer des matières ou objets dangereux (194, 1176) est une mesure de police (219, 1<sup>o</sup>) susceptible de sanctions pénales (219, 4<sup>o</sup>) et, a fortiori, de sanctions civiles (195, 196, 776); cette déclaration, n'étant astreinte à aucun formalisme particulier (219, 3<sup>o</sup>), peut être faite dans le même texte que la « déclaration d'expédition » (220).

**Déclassement.** — Le voyageur qui veut prendre place dans un compartiment d'une classe supérieure à celle de son billet, doit au préalable en aviser les agents du chemin de fer (679); lorsque le déclassement est le fait de celui-ci, il peut motiver des dommages-intérêts (678), outre, s'il y a lieu, le remboursement de la différence de prix (555), qui est dû même aux porteurs de cartes de circulation à demi-tarif (998).

**Définitions.** — Les définitions précisent la situation, non réglementée par les tarifs (813), des marchandises qui, sans être expressément dénommées à la *classification générale* (812) ou dans les « tarifs spéciaux » (816), se trouvent comprises dans quelque une des désignations y figurant (812). Exemples (815, 816).

**Délai.** — Tout contrat de transport suppose un délai, stipulé ou implicitement convenu (104), que le voiturier a le droit d'épuiser (435), sans y être tenu (436), mais passé lequel il y a *retard* (105, 437). Sur les chemins de fer, les délais réglementaires, tels qu'ils résultent du cahier des charges, des arrêtés ministériels ou des tarifs (443, 472), sont de rigueur (441): il ne peut y avoir retard dans le transport, même après envoi de l'*avis d'arrivée* (479), que quand ils ont été dépassés (442). Les renseignements erronés fournis par les agents ne peuvent faire échec à ce principe (201), et, d'autre part, la vérification du calcul des délais n'est pas laissée à la souveraine appréciation du juge du fait (445). — *Délai du contrat de voyage; Délai du contrat d'expédition; Itinéraire.*

**Délai de factage et de camionnage.** — *Factage et camionnage, 2.*

**Délai de livraison.** — 1. Alloué pour la mise à disposition après l'arrivée réglementaire (474), il est fixé directement par le « cahier des charges » (475, 517), mais l'on doit tenir compte, en outre, des dispositions plus récentes concernant les *dimanches et jours fériés* (520, 522). Pour la G. V. il est de deux heures (517) à partir de l'heure réglementaire d'arrivée du train obligatoire (518), ou à partir de l'heure d'ouverture de la gare, lorsque le « délai de transport proprement dit » expire le dimanche pendant les heures de fermeture (520), ou la nuit (519); cette dernière règle s'appliquerait, d'après la jurisprudence, aux expéditions régies par la « convention de Berne » (1341). Pour la P. V. il finit au cours de la journée qui suit l'expiration du délai de transport proprement dit (521). Ces règles comportent des exceptions (522). — 2. L'expression délai de livraison est, dans la convention de Berne, synonyme de délai total (1339). — *Délai du contrat d'expédition*, A, B-1 et D-2.

**Délai de mise à disposition** (résultant de la lettre d'avis). — C'est un délai de livraison spécial qui trouve sa source dans l'envoi de l'*avis d'arrivée* (367), sans préjudice de celui résultant du *délai du contrat d'expédition* (367, 371); l'inobservation de l'un ou de l'autre donnent lieu, du reste, à des dommages-intérêts (372). Le délai de mise à disposition est applicable aux expéditions à P. V. (857), mais non à celles à G. V. (796), les tarifs généraux G. V. ne contenant aucune stipulation de cette nature (795).

**Délai de mise en route.** — *Délai d'expédition*.

**Délai d'enlèvement.** — Délai dont l'expiration (367) fait courir les « frais de garde » (366) à G. V. (795) et à P. V. (857), sauf les « dimanches et jours fériés » (367, 796), ou si le défaut d'enlèvement provient du fait du chemin de fer (370). Exemple de tarif imposant à cet égard des conditions plus rigoureuses que celles de l'arrêté sur les frais accessoires : ces conditions sont dépourvues de sanction (1102) ou d'une légalité discutable (1114), sauf lorsqu'elles correspondent à une prime (1123).

**Délai de transmission.**

A. — Applicable aux opérations dans les gares de transit (474), il ne peut se compter que si l'expédition emprunte plusieurs réseaux (503). Fixé par l'« Administration supérieure. » (504) au moyen d'un arrêté ministériel (475) qui précise les règles à lui appliquer (505), sauf exception (1095), il est, dans les gares communes, de trois heures à G. V. et de un jour à P. V. (507), soit d'une durée égale à celle du « délai d'expédition » (509); le double dans les gares distinctes en communication par rails (508).

B. — Les gares de Paris formant têtes de lignes (516) ou simplement appartenant à des réseaux différents (515) sont en communication au moyen d'un réseau distinct (512) mais soumises à un régime spécial (511) : le délai de transmission est, entre elles, pour la G. V., de six heures non compris les heures de nuit (514), et il s'applique d'après l'itinéraire réellement suivi par les marchandises (516); pour la P. V., il est de deux jours (513).

**Délai de transport proprement dit.** — Alloué pour l'opération même du transport, il résulte, en G. V., des horaires approuvés, et se calcule sur les « trains utiles » (491 et suiv.), d'après l'*itinéraire* applicable à l'expédition (490); pour la P. V., il est fixé par un arrêté ministériel (475), sur la proposition de l'administration intéressée (495, 887); il se calcule à raison de vingt-quatre heures pour 125 kilomètres (495), les excédents de distance de 25 kilomètres ne comptant pas (496), ou à raison de vingt-quatre heures pour 200 kilomètres (497) sur certaines lignes (498) assez mal précisées (502), et dans certains cas qui excluent les expéditions de marchandises taxées d'après les tarifs spéciaux (887); ce double régime entraîne des difficultés (500) et ne présente pas un bien grand intérêt pratique (499). — Pour les lignes favorisées, voir les cartes des pages 333 à 341.



**Délai d'expédition.** — Temps alloué pour la mise en route (474). Il est directement fixé par le cahier des charges (475), dont les dispositions sont reprises par un arrêté ministériel (482) : en G. V., trois heures (483), quelquefois moins (1094); en P. V. toute la journée du lendemain de la remise (484). Il se compte : en G. V., à partir de la présentation des objets (487); en P. V., pour les expéditions partielles, à partir de leur remise au chemin de fer (486), et, pour les wagons complets (488), du lendemain de la demande de wagons ou du jour indiqué dans cette demande (888, 904).

**Délai du contrat de voyage.** — Expire avec l'heure réglementaire d'arrivée du train (465), auquel avait droit le voyageur (468).

#### Délai du contrat d'expédition.

**A.** — Il y en a de deux sortes, grande et petite vitesse (473), comportant les uns et les autres plusieurs parties : *délai d'expédition, délai de transport proprement dit, délai de livraison*, et, dans certains cas, *délai de transmission* (474). Il importe peu, même pour les transports en « trafic direct » (477), que les délais partiels, considérés isolément, aient été dépassés (478), si le délai total a été observé (476) et le principe de l'égalité respecté (480, 481). Application : tarifs généraux G. V. (794) et P. V. (857). Le délai du contrat d'expédition s'augmente, s'il y a lieu (1217, p. 782, note 4), des délais de factage ou de camionnage (1219). — *Dimanches et jours fériés ; Récepissé, B-2.*

**B.** — 1. En cas d'application de tarifs spéciaux à prix réduits (885), les délais de P. V. applicables aux marchandises sont en principe allongés de cinq jours (886), tandis que les tarifs spéciaux P. V. applicables aux animaux ne comportent ordinairement aucun allongement (1037). Par contre, certains tarifs spéciaux de G. V. concernant les « animaux vivants », allongent les délais de moitié (1035), et cet allongement doit, d'après la jurisprudence, se compter séparément sur chacune des parties du délai total (1036). — 2. Exemple d'une combinaison de délais G. V. et P. V. dans un tarif commun (1038); d'un tarif de moyenne vitesse (1098); d'un délai très réduit dans un tarif spécial (1135).

**C.** — Pour les « colis postaux », il n'existe aucune stipulation formelle de délai (1257); on ne saurait considérer comme suffisant à y pourvoir, ni l'article 1<sup>er</sup> de la convention de 1892 (1253), ni les décrets qui en dérivent (1254), ni la loi de 1856 (1255), ni le cahier des charges (1256).

**D.** — 1. Pour les transports internationaux régis par la « convention de Berne », les délais sont ceux prévus par cette convention, à moins que les tarifs applicables n'en comportent de plus longs (1336). La terminologie employée par ladite convention s'éloigne beaucoup de l'usage français (1338), et, d'autre part, les délais se calculent par jour, aussi bien à G. V. qu'à P. V. (1337). Point de départ (1340), calcul (1342) et expiration (1341). — 2. Le délai total est, comme en France, seul obligatoire (139).

**Délit.** — *Responsabilité, C.*

#### Demande du tarif.

**A.** — 1. Exigible d'après les conditions générales des tarifs spéciaux G. V. (868) pour l'application aux marchandises (869) de tout tarif G. V. dit spécial (865), elle rend celui-ci et les conditions générales des tarifs spéciaux G. V. applicables (872). Est également nécessaire, soit en vertu des conditions générales des tarifs spéciaux P. V. (878), soit à cause du caractère conditionnel du tarif (613, 879), pour l'application de tout tarif P. V. spécial ou dénommé tel (879); faite dans les formes prévues (868, 878), elle entraîne, indiscutablement aujourd'hui (883), l'obligation, pour les chemins de fer, d'appliquer sur l'ensemble du parcours, même en empruntant les réseaux secondaires (884), la taxe totale la plus économique (882), avec, corrélativement, toutes les conditions des tarifs dont cette taxe résulte (880). — 2. La

demande est sans effet, aussi bien à P. V. qu'à G. V. (880), si les tarifs spéciaux susceptibles d'être appliqués donnent des prix égaux ou supérieurs à ceux devant résulter de l'application des tarifs généraux (871). — 3. Historique de l'article 1<sup>er</sup> des tarifs spéciaux P. V. (883).

B. — Pour les transports internationaux régis par la « convention de Berne », il n'y a lieu à demande des tarifs spéciaux que lorsque les conditions de délai ou de responsabilité de ceux-ci sont plus onéreuses que celles de la convention elle-même (1330, 1332, 1334), et il n'est, en tout cas, pas nécessaire que les tarifs à appliquer soient individuellement désignés dans la demande (1331).

#### Demandes de wagons.

A. — 1. Obligatoires, pour la P. V., lorsque les expéditeurs ont à effectuer le chargement (889), afin que ceux-ci n'aient pas à attendre en gare la *fourniture des wagons* nécessaires (890), les demandes de wagons, qui ne doivent pas être confondues avec les « avis d'expédition » (800, 890, 899), sont réglées par les conditions générales des tarifs spéciaux P. V. (888). Comme formalisme, les règles concernant les « avis d'arrivée » leur sont applicables (906), mais elles peuvent être faites par un même écrit pour plusieurs jours différents (893); d'autre part, elles doivent contenir des indications (891) dont certaines sont exigibles à peine de nullité (892). — 2. Bien qu'impuissantes à nouer le contrat de transport, les demandes de wagons engagent la responsabilité des parties (908). — *Avis par exprès*.

B. — Les gares doivent enregistrer ces demandes, dans l'ordre de leur réception, sur un « registre » *ad hoc* (894, 895), et y répondre dès le lendemain (896), suivant les formes prévues pour les « avis d'arrivée » (906), en renseignant l'expéditeur sur les jours et heures de la *fourniture des wagons* demandés par lui (897). Leur silence équivaldrait à une acceptation de fournir les wagons pour les jours et heures indiqués dans les demandes (909). — *Commissaires de surveillance administrative, A.*

C. — Les règles ci-dessus ne sont pas applicables aux *embranchements particuliers* (1195), pour lesquels les demandes et la fourniture des wagons sont spécialement réglementés (1194).

**Dénonciation calomnieuse.** — Est un délit passible de peines correctionnelles (585, p. 402, note 2). — *Responsabilité, C.*

**Denrées.** — Taxées à G. V. seulement par le cahier des charges (268) et les tarifs généraux (721), les denrées sont nettement définies par ces derniers (720); d'autre part, elles sont reprises dans des tarifs G. V. nos 14, 114... et P. V. 3, 103... (654) très variés comme conditions, les uns (1097) et les autres (1098). Elles bénéficient, en général, d'avantages spéciaux en ce qui concerne le « délai de livraison » (459, 523), le « délai de transport proprement dit » (1090), la livraison à domicile (1222); le tarif G. V. 114 notamment (1091) prévoit le transport par trains désignés (1092), sur l'itinéraire le plus rapide (1093), avec délai d'expédition (1094) et délai de transmission abrégés (1095), mais le même tarif balance ces avantages par une limitation de responsabilité en cas de retard (1096). — *Dimanches et jours fériés; Tarif de moyenne vitesse; Trains pour les marchandises à G. V.*

**Dentelles.** — Exclues, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281), elles figurent comme objets de valeur dans le tarif exceptionnel (294), ainsi que dans les tarifs généraux G. V. (723) et P. V. (823).

**Dépêches ministérielles.** — *Circulaires et décisions ministérielles.*

**Dépenses supplémentaires.** — Les frais que le voiturier a pu avoir à faire comme mandataire ou dépositaire, en dehors des opérations comprises dans le prix du transport, doivent lui être remboursés (41). — *Privilège; Soins de route.*

**Dépôt des bagages.** — 1. La conservation, par le chemin de fer, sous sa responsabilité (356), des bagages non encore enregistrés ou laissés après l'arrivée (355), donne ouverture à une rémunération spéciale (355, 357), calculée, à partir du dépôt dûment constaté (358), par colis (357) et par vingt-quatre heures (359), avec minimum de perception (360). Certains objets limitativement désignés (361) sont assujettis à des taxes doubles ou quadruples des taxes ordinaires (355), destinées, mais ne parvenant pas toujours, à éviter les abus (362); par contre, il n'est rien dû aux bifurcations pour la garde des bagages enregistrés (363). Les chemins de fer peuvent refuser d'accepter en dépôt les objets de trop grandes dimensions (364). Application de ce qui précède : tarifs généraux G. V. (764). — 2. Les colis enregistrés et non réclamés font, en ce qui concerne les frais de garde, l'objet d'une réglementation spéciale. (385) — *Camionnage d'office; Frais de garde et de stationnement.*

**Dépouilles d'animaux et produits accessoires.** — Marchandise de la 6<sup>e</sup> catégorie des « matières dangereuses » (1179) reprise dans les tarifs P. V. 27 127, etc. (654, 1150).

**Désignation précise des tarifs.** — *Indications à ce sujet* (621, 656).

**Désinfection.** — Opération rémunérée par des « frais accessoires » (318) quand elle est prescrite par les règlements (406). Aucune taxe n'est prévue pour la désinfection des voitures à voyageurs (407); mais la désinfection est obligatoire (408) et, par suite, la taxe due, en principe, une seule fois par expédition (410), pour les wagons ayant servi au transport de certains animaux : chevaux, bestiaux (409) et animaux de basse-cour (798). Une taxe est également prévue pour la désinfection des wagons ayant servi au transport des matières infectes (411). Application : tarifs généraux G. V. (798) et P. V. (858).

**Destinataire.** — Peut invoquer et se voir opposer la « lettre de voiture » (32). Après qu'il a vérifié les colis il doit, s'il n'a pas de motifs réels de refus (39), payer le dû (44), prendre livraison et donner décharge (38), en formulant des réserves s'il y a lieu (148), ou en observant, tout au moins, les formalités prévues par l'article 105 du Code de commerce (146, 160). Ses noms et adresse figurent sur la « déclaration d'expédition » (779), et la livraison ne peut lui être refusée dès qu'il a justifié de son identité (240). — *Droit de disposer; Récépissé, C-2; Vérification des colis, B.*

**Détaxes.** — *Taxes.*

**Dextrine.** — Tarifs P. V. 5, 105, etc. (1114 et suiv.).

**Dimanches et jours fériés.** — Les gares de G. V. n'étant ouvertes que durant quelques heures et les gares P. V. fermées toute la journée (459), les dimanches et jours fériés ne sont pas comptés dans le calcul des « délais d'enlèvement », ni, à P. V. seulement (796), dans le calcul des « délais de mise à disposition » (367, 459, 522); la « livraison » en gare, le « factage et le camionnage » sont, sauf exception pour les animaux vivants, les journaux, les produits pharmaceutiques, certaines denrées (bière, fleurs, fruits, glace, lait, légumes frais, vin doux, etc.), remis au premier jour ouvrable suivant (459). Application : tarifs généraux G. V. (795-796); P. V. (857).

**Dimensions des objets.** — *Objets de dimensions exceptionnelles; Objets de faible densité.*

**Direction du contrôle commercial.** — Service de contrôle chargé de l'étude des tarifs et des questions économiques et commerciales intéressant les chemins de fer (575). — *Contrôle de l'État; Homologation, 1.*

**Distances.** — Le calcul des taxes, soit à G. V. (767), soit à P. V. (847), se fait, sauf exception (768), de kilomètre en kilomètre (279), au moyen de « tableaux des distances » homologués (455), qui servent aussi de base au calcul de certains délais (444, 495 et suiv., 1337). Les distances réelles sont quelquefois remplacées par des distances d'application (458). — *Minimum de perception.*

**Distribution des billets.** — 1. Toutes les gares d'un réseau doivent délivrer des « billets de place » pour toutes les gares du même réseau (690), mais elles ne sont pas tenues d'en délivrer pour les gares des autres réseaux (691). — 2. Les heures réglementaires d'ouverture et de fermeture des guichets (680) sont des limites minimum (681) qui peuvent toujours, et doivent, dans certains cas, être dépassées (682).

**Dol.** — Définition (1372). En droit français le dol aggrave la responsabilité contractuelle (70); sous le régime international de la convention de Berne, il est, avec la *faute grave*, une cause générale de responsabilité complète (1372, 1373). — *Forclusion; Responsabilité, B.*

**Domaine.** — *Vente de l'objet transporté, 1.*

**Domicile.** — *Compétence ratione personæ ou loci, B.*

**Dommages intérêts.** — L'appréciation d'un dommage à réparer et plus spécialement de ce qu'on doit entendre par suite immédiate et directe de l'inexécution d'une convention, est essentiellement une question d'espèces (70). — *Échantillons, 1; Fol avis; Pertes, manquants et avaries, A-4, B, C et D-3; Responsabilité (généralités), B à D; Retard, A, C et D.*

**Douanes.** — *Contributions indirectes.*

**Droguerie.** — Parfois « matière dangereuse » (1179). Tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142).

**Droit d'action.** — *Action en responsabilité; Forclusion; Prescription.*

**Droit de disposer de la marchandise.** — Ce droit, que ne réglemente pas directement la loi française, appartient, sous le régime international de la « convention de Berne », tantôt à l'« expéditeur », qui peut en user de diverses façons (1322), tantôt au « destinataire » (1320), qui ne peut l'exercer qu'en prenant livraison (1321); jamais aux deux simultanément (1319).

**Duplicata de la lettre de voiture.** — Titre personnel de l'expéditeur (1315), pour les transports internationaux régis par la convention de Berne (1314).

**Eau de mer.** — Tarifs P. V. 4, 104, etc. (654, 1111).

**Eaux minérales.** — Tarifs P. V. 6, 106, etc. (1118 et suiv.).

**Échantillons.** — 1. Lorsque le voiturier sait qu'il transporte les échantillons d'un voyageur de commerce, la jurisprudence le rend responsable envers celui-ci et envers son patron de l'exécution du contrat (70). — 2. Exemple d'une clause de transport gratuit applicable à certains échantillons (1109).

**Écoles.** — *Étudiants, élèves, apprentis.*

**Écureuils.** — *Animaux vivants, B.*

**Égalité de traitement.** — *Principe de l'égalité.*

**Emballage des objets à transporter.** — *Conditionnement des objets à transporter.*

**Emballages vides.** — Repris dans les tarifs P. V. 25, 125..., ou, s'ils sont « en retour », dans les tarifs G. V. 16, 116, et P. V. 26, 126 (654, 1143). Pour les emballages « en retour » (définition, 1143), les deux transports, quoique restant distincts (1145) dans tous les cas (1146), sont compris dans le contrat primitif (1144), dont ils dépendent d'ailleurs étroitement l'un et l'autre (1147). Exemple d'une clause de retour gratuit (1135).

**Embranchements particuliers.**

**A.** — Le droit d'embranchement accordé par la loi aux industries voisines du chemin de fer (1186) est réglé par le cahier des charges (1187) ou par les conventions antérieures (1188); les tarifs ne peuvent déroger ni à celles-ci (1189) ni à celui-là (1190).

**B.** — Règles de principe (1187) et obligations réciproques des parties, d'après le cahier des charges (1191). Les tarifs spéciaux P. V. 29 et 129, chapitre II (863), qui ne sont véritablement ni des tarifs spéciaux ni des tarifs P. V. (1193), constituent les « tarifs généraux » d'application pour les embranchements particuliers (1192). Ils réglementent notamment : les demandes (1195) et la fourniture des wagons (1194); les taxes y relatives (1198) : taxes simples, dues quand le délai normal de séjour n'a pas été dépassé (1196) et taxes supplémentaires que rend exigibles, au delà de ce délai, un avertissement spécial (1197); enfin les taxes de transport à percevoir sur la ligne principale : normalement ces taxes doivent être celles ordinaires (1199) au moins lorsque l'embranchement aboutit dans une gare (1200); elles sont spécialement fixées lorsqu'il en est autrement (1201). — *Voies des ports.*

**Émigrants.** — Les transports d'émigrants font l'objet de tarifs G. V. n° 7 (654). Notions sur ces tarifs (966), qui offrent de grands avantages (967) et peu de conditions onéreuses (968).

**Empattement.** — Définition (1055, p. 689, note).

**Employés.** — Tarifs d'abonnement (1008).

**Encombrement.** — *Camionnage d'office.*

**Encre.** — Tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142).

**Enfants.** — Prix de transport d'après le cahier des charges (264) et d'après les tarifs généraux G. V. : paient demi-place de trois à sept ans (675); mais n'ont droit qu'à une place pour deux (677); n'ont rien à payer au-dessous de trois ans (675); mais doivent être tenus sur les genoux (677). Des justifications peuvent être exigées au sujet de leur âge dès qu'ils pénètrent dans l'enceinte réservée aux voyageurs (676). — *Billet de place, A-1.*

**Engrais.** — Marchandise, de quelque nature qu'elle soit (1137), qui n'est plus susceptible d'utilisation industrielle (816, § III). Les engrais figurent dans la 4<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268) et sont repris dans les tarifs P. V. 22, 122, etc. (654, 1137), parfois sous certaines conditions de justification d'emploi (1138).

**Enregistrement (Formalité fiscale).** — Les procès-verbaux de contravention sont enregistrés en débet (228 et 585, p. 402, note 2); les simples constatations ne peuvent être enregistrées que contre paiement des droits (229 et 587, p. 403, note 2).

**Enregistrement (Opération de gare).**

A. — Définition (321). Les opérations d'enregistrement sont rémunérées par des frais accessoires (318); la taxe (quotité, 322), qui comprend l'impôt dû au Trésor (324), est perçue pour tous les transports autres que ceux de voyageurs (322), mais une seule fois pour chacun (323). Application : tarifs généraux G. V. (764, 765), P. V. (828, 843, 844).

B. — 1. L'enregistrement des bagages se fait, sans aucune déclaration du contenu des colis (716), sur présentation du « billet de place » (707) et, en principe, pour la gare qui y est indiquée (710); quelquefois, pour une gare intermédiaire (710, p. 476, note 2) ou plus éloignée (711). Les bagages présentés trop tard doivent être expédiés à G. V. ou à P. V. (713), sans les formalités ordinaires d'expédition, sans limite de poids ou de nature (714), et sans que le voyageur puisse bénéficier d'aucune franchise (715); ordinairement ils sont simplement remis au train suivant (715). — 2. Un voyageur peut, à moins qu'il ne soit abonné (1002), faire enregistrer, dans ses bagages, des colis appartenant à des tiers (701), et plusieurs voyageurs peuvent se grouper pour faire enregistrer leurs bagages en commun (718). — *Guichets d'enregistrement.*

**Entrepreneur de transport.** — 1. Définition (6). Il assume la même responsabilité qu'un « voiturier » (6), est astreint à des règlements particuliers (49) et doit tenir écritures des objet dont il se charge (48), ainsi que des récépissés individuels timbrés qu'il est tenu d'établir en cas de *groupage* (251). — 2. Toute entreprise de transport constitue un acte de commerce (7).

**Équipages de chasse.** — Repris dans des tarifs G. V. 12 (654) sous certaines justifications (1047).

**Escorte.** — *Gardiennage spécial des explosifs; Permis d'expéditeurs.*

**Essences minérales.** — « Matière dangereuse » (1179). Tarifs P. V. 15, 115, etc. (1129).

**Éthers.** — « Matière dangereuse » (848, 1179). Tarifs P. V. 18, 118, etc. (1131).

**Étrangers.** — *Procédure (in fine).*

**Étudiants, élèves, apprentis.** — Peuvent bénéficier de billets (987) et d'abonnements spéciaux (1007).

**Excédents de bagages.** — La taxe prévue par le cahier des charges (268) ou le tarif exceptionnel (281) et rendue applicable par les tarifs généraux G. V. (703), est payable d'avance (706). — *Militaires et marins.*

**Expéditeur.** — 1. Peut invoquer et se voir opposer la « lettre de voiture » même s'il n'y a pas été nommé désigné (31); doit remettre aux lieu et heure convenus, avec toutes pièces nécessaires, les objets à transporter (37); a le *droit de disposer* de la marchandise tant que le contrat d'expédition n'a pas été accepté par le destinataire (17). — 2. Sur les chemins de fer, il est tenu de joindre aux objets une *déclaration d'expédition* (217) où figurent ses noms et adresse, ainsi que la signature du déclarant (779); il doit en outre, sous peine de sanctions civiles (195, 196) et même pénales (195, 219), faire connaître les dangers que la manutention de sa marchandise peut présenter (195, 216). — *Fait de l'expéditeur; Modification du contrat.*

**Expédition.** — 1. Ce terme est appliqué par les tarifs même aux transports de bagages (777). — 2. Une expédition incomplète peut être refusée (856). — 3. Exemple d'une clause subordonnant l'application d'un tarif à un premier voyage de la marchandise (1151). — *Camionnage d'office; Emballages vides.*

**Expertise sommaire.** — Procédure spéciale prévue par l'article 106 du Code de commerce en cas de refus ou de contestation à l'arrivée (123); cette procédure sommaire et de portée restreinte (formalités et limites, 124), paraît applicable aux « colis postaux » (1288); elle doit certainement être suivie lorsqu'il s'agit de transports internationaux régis par la « convention de Berne » (1389); pour ceux-ci d'ailleurs une constatation doit, en outre, être faite dès qu'une avarie ou une perte partielle est découverte (1390).

**Exportation.** — *Trafic d'exportation et de transit.*

**Extinction du droit d'action.** — *Forclusion.*

**Factage et camionnage.** — 1. Définitions (1210). — Opérations obligatoires pour les chemins de fer, dans certaines localités (1208), pour la livraison des marchandises à domicile (1207); facultatives en dehors de ces cas (1209). — 2. Les taxes correspondant à ces opérations ne sont pas des « frais accessoires » (311); elles sont fixées par des traités et tarifs qui, par l'effet de l'approbation ministérielle indispensable (1211), acquièrent force légale (1212). Les tarifs, très divers (1219), comportent cependant quelques règles générales concernant les délais (1222); ils sont publiés au Recueil-Chaix (662, 663). — 3. Expéditeurs et destinataires sont libres, dans tous les cas (1215), de ne pas user des services de factage et de camionnage organisés par les chemins de fer (1214); les destinataires peuvent même stipuler d'une façon générale que les expéditions à leur adresse seront conservées en gare (1217). Lorsque des taxes ont été déjà payées en vue d'un factage ou d'un camionnage qui n'a pas lieu, elles doivent, à moins qu'il ne s'agisse de colis postaux (1216, p. 781, note 3), être remboursées à qui de droit (1216).

**Fait de l'expéditeur.** — Peut être assimilé au vice propre et constitue, en tout cas, une cause étrangère qui ne peut être imputée au voiturier (99); aussi, dûment établi, exonère-t-il celui-ci des pertes et avaries qu'il a causées (95); mais il ne saurait être présumé (100) ni entraîner une présomption de non-responsabilité en faveur du voiturier (772).

**Familles des militaires décédés.** — *Militaires et marins.*

**Farine.** — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268); Tarifs P. V. 2, 102, etc. (654, 1107).

**Fausse déclaration.** — *Déclaration d'expédition, B-2.*

**Faute délictuelle ou quasi-délictuelle.** — On doit considérer comme telles la violation des règlements ou des horaires (541) et le défaut de précautions ou de surveillance (543), même s'il s'est produit en même temps quelque événement de force « majeure » (544). — *Infraction; Responsabilité, C.*

**Faute grave.** — Négligence extrême (1328, 1372) dont l'appréciation appartient aux tribunaux (1374). — *Dol; Forclusion; Responsabilité, B.*

**Fer-blanc.** — Tarifs P. V. 14, 114, etc. (1127).

**Fermeture des gares.** — *Ouverture et fermeture des gares.*

**Ferrailles.** — Tarifs P. V. 14, 114, etc. (1127).

**Feuille d'arrivage et de livraison.** — Pièce de comptabilité intérieure envoyée séparément par la gare expéditrice à la gare destinataire, et sur laquelle le destinataire est appelé à donner décharge (232).

**Feuille de chargement.** — Pièce de comptabilité intérieure qui, sur les chemins de fer, accompagne les objets transportés (232).

**Fiche de pesage.** — Cette pièce, qui constate la remise des bagages en attendant leur enregistrement, est impuissante à former le contrat de transport (709). — *Bulletin de bagages.*

**Finances.** — *Objets de valeur.*

**Fleurs.** — Les fleurs naturelles coupées, qui figurent dans la nomenclature des « objets de faible densité » (287), bénéficient de tarifs spéciaux s'éloignant beaucoup des règles ordinaires (1090, 1104); elles sont en outre considérées comme « denrées » pour la livraison pendant la nuit (794), ou les *dimanches et jours fériés* (459).

**Foins.** — Quatrième catégorie des « matières dangereuses » (1179). Tarifs P. V. 23, 123, etc. (654, 1140).

**Fol avis.** — Envoyés inconsidérément, l'*avis d'expédition* (801), la *demande de wagons* (908) et l'*avis d'arrivée* (372) peuvent donner lieu à dommages-intérêts.

**Force majeure.** — Se distingue du cas fortuit en ce qu'elle implique le fait de l'homme (71); l'un et l'autre sont d'ailleurs exclusifs de toute *responsabilité* délictuelle (72) ou contractuelle (73); lorsque leurs effets n'ont pu être évités, bien que le débiteur ait apporté à l'accomplissement de ses obligations tous les soins auxquels il était tenu (71); ils dégagent notamment la responsabilité du voiturier pour *perte, manquant ou avarie* (96) et pour *retard* (105).

**Forclusion.**

**A. — 1.** D'après l'article 105 du Code de commerce, modifié par la loi du 11 avril 1888 (147), toute action est éteinte, contre le voiturier, pour avarie, extérieure ou intérieure (152), et pour perte partielle (153) ou substitution de colis (154), s'il y a eu : 1° réception des objets, acceptée librement et sans *réserves* (157); 2° paiement du prix; 3° défaut de protestation dans les trois jours, suivant certaines formes (146, 151). — **2.** Cette règle s'applique à tous les transports de choses, entre non-commerçants aussi bien qu'entre commerçants (159) et même en cas de fraude ou d'infidélité dans l'exécution du contrat (158); mais seulement aux actions dirigées contre le voiturier (160). Elle est en outre inapplicable aux actions fondées sur une perte totale (153), sur un « retard » (155), sur une avarie ou une perte partielle dues au retard (156), à un délit, à un quasi-délit (158).

**B. — 1.** L'article 105 du Code de commerce peut être invoqué par les chemins de fer (609), sauf s'il s'agit de « colis postaux » (1285), ceux-ci étant soumis à des règles spéciales (1286). — **2.** D'autre part, pour les transports internationaux, un principe analogue à celui de l'article 105 a pris place dans la « convention de Berne » (1391); ce principe s'applique en général, sauf aux cas suivants : dol ou faute grave (1392); actions en détaxes ou en surtaxes (1397); retards, sous certaines conditions (1393); pertes partielles et avaries sous certaines conditions également (1395) ou dûment constatées (1394); dommages pour lesquels des *réserves* ont été formulées et acceptées (1396).

**Formalités en douane.** — *Contributions indirectes, 4.*



**Formation du contrat de transport.** — Ce contrat, tantôt consensuel, tantôt réel (14), n'est soumis, en droit commun, à aucun formalisme particulier (15, 248); il se présente sous deux formes ayant chacune ses règles propres : *contrat de voyage* et *contrat d'expédition* (3 et 4).

**Fournisseurs de l'armée.** — *Militaires et marins*, 2.

**Fourniture des wagons.** — Réglée par les conditions générales des tarifs spéciaux P. V. (888), ou par la réglementation applicable aux embranchements particuliers pour ce qui concerne ceux-ci (1194), elle est subordonnée aux demandes de wagons des expéditeurs (889). Il n'est imposé aux chemins de fer aucun délai pour cette fourniture (898), ni aucune obligation de fournir des wagons de tel ou tel modèle (899), pourvu qu'ils répondent aux conditions de l'expédition annoncée : risques à éviter pendant la route (901), précautions à prendre pour les matières dangereuses (1182, 1183), conditions de tonnage (900, 915); ainsi, lorsqu'une marchandise doit être transportée par wagon de N... kilos ou payant pour ce poids, le chemin de fer est tenu, sous sa responsabilité, de mettre à la disposition de l'expéditeur, des wagons susceptibles de porter et de contenir le poids prévu (854). — *Wagons découverts*.

**Fourrages.** — Figurent dans la nomenclature des objets de faible densité (287). Tarifs P. V. 23, 123, etc. (654, 1140).

**Fourrière.** — Les animaux transportés, — autres que ceux en cages, caisses ou paniers (765, 843), — qui ne sont pas réclamés à l'arrivée, et les animaux trouvés errants sur le chemin de fer, sont mis en fourrière aux frais de qui de droit (377, 764, 1043); mais, pour les animaux transportés, les frais de fourrière ne peuvent être réclamés qu'à partir de l'expiration du délai de livraison (1044).

**Fourrures.** — Ne sont pas nécessairement des *objets de valeur* (300, § X).

**Frais accessoires.** — 1. Destinés à rémunérer simplement (314) les chemins de fer pour les opérations accessoires du transport (310), ils doivent être fixés par l'« Administration supérieure » (257, 313). Leur énumération (318) et leur quotité sont déterminées par un arrêté ministériel (260), qui a donné lieu à d'importants débats (316) et se trouve lié à certaines décisions homologatives (315). La modification de cette réglementation est soumise aux mêmes formalités de publicité que les tarifs (317). — 2. Schéma de l'arrêté (319). Les frais accessoires prévus, uniformes pour tous les grands réseaux (314), sont des maximums, mais certains tarifs antérieurs comportent des taxes plus élevées (320). Ils sont perçus, en cas d'application du tarif exceptionnel, comme sous le régime des tarifs ordinaires (285). — *Comptage des colis; Désinfection; Enregistrement (opération de gare); Frais de garde; Location des appareils de levage; Manutention; Pesage*, B.

**Frais de garde et de stationnement.** — Frais accessoires (318) afférents au *dépôt des bagages*, au *magasinage*, au *stationnement des wagons*, et au *gardiennage spécial des explosifs* (354). Ils cessent d'être exigibles après le « camionnage d'office » (384).

**Frais de gare.** — Rémunération des opérations de reconnaissance et de garde au départ et à l'arrivée (342), tantôt fixée à part (341), tantôt comprise dans les frais de *manutention proprement dite* ou dans le prix du transport (347, 348). Les frais de gare sont quelquefois perçus d'après la capacité des wagons employés au transport (1116).

**Friperie.** — Définition jurisprudentielle (816, § I).

**Fruits.** — Repris dans les tarifs G. V. 14, 114... et P. V. 3, 103... (654), avec, en général, des délais spéciaux (1090). — *Denrées; Dimanches et jours fériés.*

**Fumeurs.** — Interdiction de principe (193).

**Gabarit.** — Figure donnant la hauteur et la largeur que les chargements ne doivent pas dépasser (749, 752, 910). Ceux des réseaux les plus importants sont publiés au *Recueil-Chaix* (663).

**Gage.** — *Privilège.*

**Garance.** — Tarifs P. V. 17, 117, etc. (1131).

**Gardiennage spécial des explosifs.** — Certaines matières explosibles sont astreintes à des conditions spéciales de garde et d'escorte (397), avant le départ (398) ou après l'arrivée (399), dont le soin incombe parfois au chemin de fer; dans ce cas, il est alloué à celui-ci une rémunération (quotité, 400) qui doit être payée par le destinataire (401).

**Gares.** — 1. Règles pour déterminer les limites de la circonscription d'une gare (1202). — 2. Les gares de transit (V. les cartes des pages 333 à 341) doivent, au point de vue des délais de transmission, être divisées (506) en gares dites communes (507) et gares dites distinctes en communication par rails (508); les unes et les autres, ainsi que tous renseignements concernant le service des diverses gares françaises, sont indiqués au *Recueil-Chaix* (510, 662, 663). Exemples de gares communes ou en communication par rails quoique n'ayant pas même largeur de voie (510).

**Gaz liquéfiés.** — « Matières dangereuses » (1179); tarifs P. V. 18, 118, etc. (1131).

**Gex (Pays de).** — Bénéficie dans les tarifs d'un régime de faveur (958).

**Glace (eau congelée).** — Reprise dans les tarifs P. V. 6, 106, etc. (1118), ordinairement, mais pas toujours, sans allongement et même avec abréviation des délais ordinaires (1119). — *Dimanches et jours fériés.*

**Glucoses.** — Tarifs P. V. 5, 105, etc. (1114 et suiv.).

**Goudron.** — Tarifs P. V. 15, 115, etc. (1129).

**Graines.** — Tarifs P. V. 2, 102, etc. (654, 1107).

**Graisses.** — Tarifs P. V. 16, 116, etc. (1129).

**Grande vitesse.** — 1. Sont dits à grande vitesse, sur les chemins de fer français, les transports effectués à la vitesse des trains de voyageurs (269) ou, mieux, ceux pour lesquels les « délais » se calculent d'après ces trains (473). — 2. Sous le régime de la convention de Berne, les transports internationaux par voie ferrée sont à grande vitesse lorsque les délais égalent la moitié seulement des délais de petite vitesse (1337).

**Graphiques des tarifs.** — *Représentation graphique des tarifs.*

**Groupage.** — 1. Au point de vue fiscal, les entrepreneurs et intermédiaires de transports, mais eux seuls (252), sont tenus, lorsqu'ils réunissent plusieurs envois

en un seul, de payer les droits de *timbre* sur un récépissé collectif et sur autant de récépissés individuels qu'il y a de destinataires réels distincts (251); à cet égard, le groupage n'offre pour eux aucun avantage (309). — 2. Quant à leurs *petits colis*, ils sont toujours assujettis au « tarif exceptionnel » (306), à moins qu'il ne s'agisse d'excédents de bagages (704) ou de « trafic d'exportation et de transit » (308, 960), et, dans ce cas, ils sont exonérés dudit tarif exceptionnel quel que soit le tarif applicable (961). On peut considérer comme formant un seul colis, les objets réunis par une corde ou en un wagon complet avant leur remise au chemin de fer (307).

**Grues des gares.** — *Location des appareils de levage.*

**Guichets d'enregistrement.** — Les heures réglementaires d'ouverture et de fermeture sont des limites minimums (712).

**Guipure.** — La guipure n'est pas toujours un *objet de valeur* (300, § III), mais la guipure de soie est une *dentelle* (300, § IV).

**Haute-Savoie** (Zone franche de la). — Bénéficie dans les tarifs d'un régime de faveur (958).

**Herboristerie.** — Figure dans la nomenclature des « objets de faible densité » (287) et est reprise dans les tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142).

**Homologation.** — 1. La procédure comporte, de la part des administrations exploitantes, qui ont l'initiative des tarifs et des modifications de tarifs (416), la présentation, sous certaines formes, de leurs propositions (419). L'instruction, faite par les fonctionnaires du contrôle commercial et par le « Comité consultatif des chemins de fer », se termine par une *décision homologative* (423) qui peut n'accorder qu'une homologation à titre provisoire (429). — 2. Des *affiches* et des insertions au Journal officiel rendent publiques les propositions (420) et, le cas échéant, leur homologation (424). — 3. Toutes les formalités prescrites sont rigoureusement obligatoires (428), tant pour l'homologation même, que, le cas échéant, pour le retrait d'une homologation précédemment accordée (429). — *Chambres de commerce; Contrôle de l'État; Prix de transport, A-2 et C; Trafic d'exportation et de transit.*

**Horaires des trains.** — 1. Ils doivent être approuvés par l'Administration supérieure et affichés dans les gares (180) avant leur mise en vigueur (446), mais une approbation explicite ne leur est pas nécessaire (447). — 2. Leurs clauses relatives aux retards ou aux correspondances manquées sont en général d'une légalité certaine (469); quelques-unes cependant sont d'une applicabilité contestable (470). — 3. Ils servent de base, dans certains cas, au calcul du « délai » (444).

**Horloges des gares.** — Intérieures ou extérieures, elles doivent toutes donner l'heure légale (464).

**Hôtels terminus.** — *Industries dans les gares.*

**Houilles.** — Figurant à la 4<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268) et reprise dans les tarifs P. V. 7, 107, etc. (1121), cette marchandise est nommément désignée, à titre indicatif, dans les tarifs généraux P. V., comme susceptible de se confondre avec d'autres ou de leur être nuisible (851).

**Huiles combustibles.** — Tarifs P. V. 15, 115, etc. (654, 1129).

**Huiles comestibles.** — Tarifs P. V. 16, 116, etc. (1129).

**Huiles minérales.** — « Matières dangereuses » (1179) reprises dans les tarifs P. V. 15, 115, etc. (654, 1129).

**Huissiers.** — Ont accès dans les gares pour les actes de leur ministère (700, p. 470, note).

**Hygiène.** — Le ministre des travaux publics a tous pouvoirs, à cet égard, sur les chemins de fer (407).

**Impôts spéciaux.** — Les prix des places des voyageurs comprennent un impôt qui est de 12 % sur les chemins de fer d'intérêt général et de 3 % sur les chemins de fer d'intérêt local (242); de même, sur les premiers, pour les excédents de bagages, finances et chiens, et, sur les seconds, pour les bagages seulement (243). Aucun impôt n'est perçu sur les transports à P. V. (244).

**Industries dans les gares.** — Aucune industrie, aucun commerce, ne sont admis dans les gares qu'en vertu d'une autorisation administrative (183), qui n'est du reste accordée qu'aux établissements (buffets, hôtels, bibliothèques, etc.) utiles au public ayant affaire au chemin de fer (182).

**Inexécution du contrat.** — *Billet de place, A-3; Responsabilité, B et D.*

**Infraction.** — Toute violation des règlements, tarifs ou horaires est une faute délictuelle susceptible de sanctions pénales (200) et engageant la responsabilité de son auteur pour les dommages dont elle a été la cause (542), mais pour ceux-là seulement (550).

**Inspecteurs de l'exploitation commerciale.** — Fonctionnaires du service du contrôle commercial (576). — *Contrôle de l'État.*

**Installations des gares, de la voie, etc.** — L'approbation ministérielle dont elles ont été l'objet ne couvre pas nécessairement la responsabilité des administrations de chemins de fer (545).

**Intermédiaire de transport.** — *Entrepreneur de transport.*

### Itinéraire.

**A. — 1.** Le même itinéraire sert ordinairement, — mais non nécessairement (451, 768), — au calcul du « délai » et de la « taxe » (454); ce calcul se fait d'après l'itinéraire normal (451) ou d'après l'itinéraire réellement suivi, si, sans qu'il y ait eu faute du chemin de fer (453), un détournement a été nécessaire (452). — **2.** Le choix de l'itinéraire est très important (490), notamment pour les transports internationaux (1326). — *Chemins de fer de Ceinture.*

**B. — 1.** L'itinéraire des voyageurs est, en principe, le plus court (693); toutefois, certains itinéraires détournés sont autorisés sans surtaxe (692, 693), et, d'autre part, les voyageurs peuvent toujours revendiquer un itinéraire de leur choix (694). — **2.** Les bagages enregistrés doivent suivre le voyageur (702).

**C. — 1.** Les expéditions sont, sauf exception prévue dans les tarifs (exemple 1093), acheminées par la voie la plus courte ou par celle qui répond le mieux aux intentions de l'expéditeur (451, 490), celui-ci étant toujours maître d'indiquer un itinéraire de son choix (694, 881); elles sont dirigées suivant une autre voie lorsque le détournement est nécessaire (452), ou encore si l'itinéraire court sort sans profit du réseau expéditeur (501). — **2.** Pour les transports internationaux sous le régime de

la « convention de Berne », l'expéditeur peut seulement déterminer certains points de l'itinéraire (1327); à défaut, il appartient au chemin de fer de choisir la voie la plus avantageuse (1328), mais il n'est responsable de ce choix qu'en cas de « faute grave » (1366).

Journal officiel. — *Homologation*, 2.

Journaux. — *Dimanches et jours fériés*.

Justice de paix. — *Compétence ratione materiæ*.

Laines. — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268) et tarifs P. V. 20, 120, etc. (1133); la laine grasse constitue une « matière dangereuse » de la 2<sup>e</sup> catégorie (1179).

Laissé pour compte. — Il peut être ordonné lorsque la marchandise transportée est devenue inutilisable par l'effet d'une avarie (103) ou d'un retard (113).

Lait. — Tarifs P. V. 3, 103, etc. (654). — *Dimanches et jours fériés*.

Lapins. — *Animaux vivants*, B.

Législation des voies ferrées. — Divisée en documents généraux et documents particuliers (166), elle comprend notamment : la loi du 11 juin 1842 (167), la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer (168), l'ordonnance royale du 15 novembre 1846 (169), le « cahier des charges » de chaque concession (171), de multiples documents réglementaires d'ordre secondaire (173), enfin, des tarifs ou types de contrats (197). Chacun de ces documents dispose dans la limite des pouvoirs dévolus à son auteur (173) et sans porter atteinte aux prescriptions ayant une autorité supérieure (174).

Légumes. — Frais, ils sont repris dans les tarifs G. V. 14, 114..., et P. V. 3, 103... (654) avec délais spéciaux (1090); les légumes secs, dans les tarifs P. V. 2, 102, etc. (1107). — *Denrées; Dimanches et jours fériés*.

Lettre d'avis. — *Avis d'arrivée*.

Lettre de voiture.

A. — 1. Forme traditionnelle de l'écrit qui constate le contrat de transport (23) et devient, pour ce contrat, le titre des parties (24) : commissionnaire (29), voiturier (30), expéditeur (31) et destinataire (32). La lettre de voiture n'est pas le titre de propriété de la marchandise, quoique l'usage l'assimile au connaissement et qu'elle puisse être faite à ordre ou au porteur (26, 233). — 2. Les indications qu'elle doit en principe contenir (25) ne sont pas obligatoires à peine de nullité (27); elle peut être établie en simple original (28); ses énonciations font foi jusqu'à preuve contraire (33, 218, 233), sauf pour certains transports internationaux (1310); enfin, elle doit être timbrée (34).

B. — 1. Sur les chemins de fer français, l'usage de la lettre de voiture, obligatoire si l'expéditeur l'exige mais ordinairement remplacée par un récépissé (231), est le même qu'en droit commun; toutefois, ses clauses ne peuvent en aucun cas déroger aux tarifs (233). — 2. Pour les transports internationaux sous le régime de la « convention de Berne » la lettre de voiture est toujours obligatoire (1311); elle doit être faite

suivant certaines formes (1313) et, équivalant à peu près à la déclaration d'expédition (1310) quoique n'ayant pas la même valeur juridique (1314), elle doit, comme celle-ci, être exacte, sous peine de sanctions pénales et pécuniaires (1317).

*Bonne lettre de voiture; Duplicata de la lettre de voiture; Récépissé; Timbre.*

**Lignes secondaires.** — *Chemins de fer secondaires.*

**Lignite.** — Tarifs P. V. 7, 107, etc. (1121 et suiv.).

**Limitation de la valeur (des objets transportés).** — *Animaux vivants, C; Déclaration de valeur.*

**Lingerie.** — Le linge brodé n'est pas, au point de vue des tarifs, de la *broderie* (300, § V). — *Objets de valeur.*

**Liqueurs.** — Tarifs P. V. 6, 106, etc. (1118 et suiv.).

**Livraison.** — 1. Elle est stipulée en gare ou à domicile (779); en cas de silence de la « déclaration d'expédition » à ce sujet, la livraison est faite en gare s'il s'agit de P. V. et à domicile s'il s'agit de G. V. (778). Malgré la stipulation à domicile, le « destinataire » a la faculté de prendre livraison en gare (1214, 1217) et de se faire livrer la marchandise ailleurs qu'au domicile indiqué par l'expéditeur (1218). — 2. La marchandise livrable bureau restant ou en gare, attend dans les locaux du voiturier la réquisition du destinataire (54); la marchandise livrable à domicile doit lui être portée jusqu'au seuil de l'immeuble ou de la portion d'immeuble qu'il occupe (1221). — 3. Le destinataire doit vérifier les objets avant d'en prendre livraison et formuler des *réserves*, s'il y a lieu (150); s'il prend livraison sans réserves il sera présumé avoir reçu les objets conformes aux énonciations de la lettre de voiture (89), et si, d'autre part, le prix de la voiture a été payé, toute action contre le voiturier, pour avarie ou perte partielle, se trouvera éteinte (146 à 148); il est donc prudent, de sa part, d'observer les formalités dont l'omission peut avoir de telles conséquences (160). Toutefois, si la *vérification des objets* avait été empêchée par le voiturier ou la livraison acceptée grâce au « dol », le droit d'action ne serait pas éteint (157). — 4. Pour les « colis postaux » (1258) et pour les transports internationaux régis par la « convention de Berne » (1318, 1341) la livraison s'effectue en principe suivant les règles ordinaires. — *Avis d'arrivée; Factage et camionnage.*

**Livre des plaintes.** — 1. Registre officiel, public (593), mis obligatoirement, dans les gares (591), à la disposition des voyageurs, expéditeurs, destinataires (592), et, en général, de toutes personnes ayant quelque grief à formuler contre le chemin de fer (596), même en matière de « colis postaux » (1277), pour recevoir exclusivement (600) leurs réclamations administratives (597) et les informer des résultats de l'instruction à laquelle elles donnent lieu (595). — 2. Les plaintes déposées sur ce registre ne saisissent pas l'administration de chemin de fer intéressée (598) et sont impuissantes à faire preuve contre elle (599).

**Livres de commerce.** — *Registres.*

**Location des appareils de levage.** — 1. Comprise parmi les opérations qui sont rémunérées par des « frais accessoires » (318, 402), suivant les conditions d'exigibilité (404) et d'après le tarif fixé par l'arrêté y relatif (403). Application : tarifs généraux P. V. (828). — 2. Les *accidents de personnes* et les avaries survenus pendant la location sont traités suivant les règles ordinaires (405).

**Locomotives.** — Dispositions du cahier des charges (271) et des tarifs généraux P. V. (840, 841); certaines des dispositions du cahier des charges sont inapplicables aux locomotives des particuliers (842). — *Matériels transportés, A.*

**Machines agricoles.** — Tarifs P. V. 14, 114, etc. (1127).

**Magasinage.** — 1. La garde, par le chemin de fer, des objets transportés non retirés ou remis en vue d'être ultérieurement expédiés à P. V. (378) donne lieu (366), sous certaines conditions (367), à une rémunération spéciale (379); de même pour les objets adressés à domicile qui n'ont pu être livrés (375). Des majorations sont prévues à partir du quatrième jour, mais elles ne peuvent être perçues qu'après l'envoi d'un avis de *souffrance* (380). — 2. Cas spéciaux : pour les cercueils, les droits de magasinage sont dus dès l'arrivée (376); pour les animaux, ils sont remplacés par les frais de *fourrière* (377); le magasinage des objets enregistrés et abandonnés est spécialement réglé (385). — 3. Applications : tarifs généraux G. V. (764, 765, 802) et P. V. (828, 843, 844, 858); dans certains cas, tarifs P. V. 29 et 129 (863); colis postaux (1252). Exemple et interprétation d'une clause de magasinage gratuit (1120). — *Camionnage d'office*; *Délai d'enlèvement*; *Pertes, manquants et avaries*, B-1.

**Majorations de taxes.** — Historique de certaines majorations qui avaient été autorisées dans les tarifs à la suite de la mise en vigueur de la loi du 17 mars 1905 (873, 935).

**Maladies contagieuses.** — Les voyageurs atteints de maladies contagieuses peuvent être exclus des compartiments ouverts au public (407). — *Désinfection*.

**Manquants.** — *Pertes, manquants et avaries*.

**Manutention.** — Opérations de reconnaissance, de surveillance, de chargement et de déchargement, au départ, à l'arrivée ou aux points de transit (338), rémunérées par des « frais accessoires » (318), ou, dans certains cas, en vertu de dispositions spéciales des tarifs P. V. 29 et 129 (863). La manutention se divise en « *manutention au départ et à l'arrivée* » et « *transmission et transbordement* ». — *Animaux vivants*, D-1.

**Manutention au départ et à l'arrivée.** — 1. Pour la G. V., les taxes y afférentes (339) sont exigibles non seulement aux points extrêmes du parcours, mais à chaque changement de réseau (350); les bagages en franchise en sont exempts (340) ainsi que les petits colis, les articles taxés à la valeur et les chiens (339). Application : tarifs généraux G. V. (764, 765). — 2. Pour la P. V. les frais de manutention, — dont sont également exempts les petits colis (343), — se divisent en *frais de gare* et *frais de manutention proprement dite* (341); toutefois, pour les voitures, ils ne comprennent pas de *frais de gare* (345). Application : tarifs généraux P. V. (828, 843, 844) et tarifs spéciaux P. V. (936, 938). Dispositions relatives au trafic direct (940) et à la déduction des frais déjà compris dans le prix de transport (941); exemple d'application (942). — *Animaux vivants*, D-1; *Matériels transportés*, A.

**Manutention proprement dite.** — 1. Cette opération (taxes : 341, 344, 345), qui comprend le chargement et le déchargement (342), doit toujours être faite par l'expéditeur et le destinataire pour les chiens (743), les animaux dangereux (285), le matériel roulant sur rails (347) et certaines masses indivisibles (827); elle peut également être mise à leur charge pour d'autres animaux (1043) ou marchandises (387); dans ce dernier cas, s'il s'agit d'expéditions de 4.000 kilos au moins, les frais correspondants sont déduits de ceux de *manutention au départ et à l'arrivée* (343). — 2. La responsabilité des opérations de manutention incombe aux expéditeurs et destinataires lorsqu'ils les effectuent en vertu du tarif (1045); pour les transports internationaux sous le régime de la « convention de Berne », il y a même une présomption de non-responsabilité en faveur du chemin de fer (1345, 1346), mais, dans l'un et l'autre cas, celui-ci, tenu de fournir les aménagements nécessaires (1046), est responsable de leur bon état (1045). — *Pertes, manquants et avaries*, A-1.

**Marchandises.**

A. — 1. Le cahier des charges, qui détermine les prix de transport maximums autorisables (261, 270, 808, 811), reprend toutes les marchandises en un seul paragraphe pour la G. V. et les répartit, pour la P. V. en quatre classes (nomenclature, 268). — 2. Les tarifs généraux G. V. les divisent en articles de messagerie et denrées (719); ceux de P. V. en six séries (808, 810) qui, jointes aux classes du cahier des charges, forment la *classification générale* (811); l'affectation des marchandises nouvelles aux classes (808, 809) et aux séries (808, 810) se fait au moyen des *spécifications, assimilations ou définitions* (812). — 3. Les tarifs spéciaux numériquement désignés (1106) subdivisent les marchandises plus encore que les classifications dont il vient d'être parlé (1075).

B. — 1. Les marchandises en vrac ne sont acceptées, lorsqu'elles sont susceptibles de se confondre avec d'autres ou de leur nuire, que par wagon complet (851), ce qui est à la fois légal (853) et équitable (852). — 2. Pour les marchandises ne pesant pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube, voir *Objets de faible densité*.

**Marins.** — *Billets d'aller et retour; Militaires et marins.*

**Maroquinerie.** — Tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142).

**Masses indivisibles.** — Définition (748). Exclues en principe des tarifs ordinaires (59), font l'objet de dispositions spéciales dans les tarifs généraux G. V. (746, 747, 827) et P. V. (825 à 827) ainsi que dans les tarifs P. V. 29 et 129, chapitre I (863), auxquels renvoient notamment les tarifs P. V. 9, 109, etc. (1124). — *Manutention proprement dite; Minimum de perception, 2; Objets de dimensions exceptionnelles.*

**Matériaux de construction.** — Tarifs P. V. 11, 111, etc. (654, 1126).

**Matériel de l'exploitation.** — Doit être constamment entretenu en bon état (179, 903) et la réception administrative dont il a été l'objet ne couvre pas nécessairement la responsabilité du chemin de fer en ce qui concerne son bon conditionnement (545).

**Matériels transportés.**

A. — 1. Pour le matériel roulant sur rails il est prévu des prix de transport dans le tarif du cahier des charges (271) et dans les tarifs généraux P. V. (840); le même matériel est en outre repris dans les tarifs P. V. 28, 128, etc., avec clause, relative au graissage, comportant la délivrance de *permis d'expéditeurs* (1074). — 2. La *manutention proprement dite*, faite par les expéditeurs et destinataires, ne donne lieu à aucune perception (347, 844), même aux points de transit (350).

B. — 1. Les matériels aéronautique, de cirques, de fêtes, de gymnastique, de jeux, de ménagerie, de spectacles forains et de théâtres, figurent dans la nomenclature des articles passibles du tarif exceptionnel comme « objets de faible densité » (287); ils sont repris dans les tarifs P. V. 28, 128, etc. (654, 1066), qui, parfois, s'appliquent ainsi à des animaux (1069). — 2. Le matériel de chemins de fer ne roulant pas sur rails est repris dans les mêmes tarifs P. V. 28, 128, etc. (1066, 1068). — 3. De même le matériel de déballagistes et d'étalagistes (1071), auquel s'applique souvent une clause de *plombage des wagons* (1072). — 4. Les matériels d'entrepreneurs, de défoncement à grand travail, etc., figurent également dans les tarifs P. V. 28, 128, etc. (654, 1066), qui excluent ordinairement les machines de leur application (1070).

**Matières dangereuses.** — 1. Doivent dans tous les cas faire l'objet d'une déclaration spéciale (194, 1180). Leur transport est en outre soumis à certaines règles (194, 848) résultant d'arrêtés ministériels (1177) et dont l'inobservation engage la responsabilité de ses auteurs (849). — 2. Ces matières, exclues, en principe, par le



cahier des charges, des tarifs ordinaires (281), sont classées en un certain nombre de catégories (291; nomenclature abrégée, 1179) dont le rang détermine, outre les surtaxes à payer (291, 770), les conditions d'emballage (1180), de chargement (1181) et de transport (1184) : celles-ci doivent être combinées avec les clauses des tarifs applicables (1182, 1183). — 3. Les matières dangereuses sont, en principe, toutes exclues du transport en « colis postaux » (1245); quelques-unes nommément désignées et celles qui ne figurent pas dans la réglementation sont même exclues de tout transport par chemin de fer (1178). — *Classification générale des marchandises, 1; Déclaration du danger; Expéditeur, 2; Gardiennage spécial des explosifs; Infraction; Voyageur, A.*

**Matières explosibles.** — *Matières dangereuses.*

**Matières infectes.** — *Matières dangereuses, 6<sup>e</sup> catégorie (1179); doivent être enlevées à l'arrivée dans des délais réduits (1185). — Désinfection.*

**Matières inflammables.** — *Matières dangereuses.*

**Matières précieuses.** — *Objets de valeur.*

**Matières tinctoriales.** — *Tarifs P. V. 17, 117, etc. (654, 1131).*

**Matières vénéneuses.** — *Matières dangereuses, 5<sup>e</sup> catégorie (1179).*

**Mécaniciens et chauffeurs.** — *Ces agents du chemin de fer n'ont pas de relations directes avec le public (567). — Responsabilité sur les chemins de fer, 2.*

**Mélasse.** — *Tarifs P. V. 5, 105, etc. (1114 et suiv.).*

**Mercerie.** — *Tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142).*

**Mercure.** — *Exclu, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281) figure nommément parmi les « objets de valeur » au tarif exceptionnel (294), ainsi que dans les tarifs généraux G. V. (723) et P. V. (823).*

**Messagerie.** — *Toute marchandise à G. V. qui n'est pas « denrée » (720). Taxes de transport (721).*

**Militaires et marins.** — 1. Bénéficient pour leur personne (674, 1167), leurs bagages (705, 1168), leurs chevaux (758, 1168), de réductions prévues par le cahier des charges (1162) et réglementées par un arrêté ministériel (1163), qui détermine les personnes appelées à en profiter (1164), les formalités qu'elles auront à remplir et l'étendue de leurs droits (1165). — 2. Indépendamment de ces prix réduits, les militaires, corps de troupe, fournisseurs de l'armée et familles des militaires décédés, peuvent, dans certains cas, réclamer l'application du traité conclu entre l'administration de la guerre et les grands réseaux (1169). — *Billet de place, A-4.*

**Minerais.** — *3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268); tarifs P. V. 13, 113, etc. (654, 1126).*

**Minimum de perception.** — 1. Sauf quelques exceptions (767), les taxes se calculent, d'après le cahier des charges, sur 6 kilomètres au moins (279), avec minimum de 30 centimes pour les voyageurs et les chiens (266) et de 40 centimes pour les expéditions (279). Application : tarifs généraux G. V. (767) et P. V. (822, 847). — 2. Pour les masses indivisibles de plus de 10 000 kilos, le minimum du prix de transport est en outre de 25 centimes par tonne et par kilomètre (826).

**Minimum de tonnage.** — La clause ainsi nommée ne doit pas être confondue avec celle du *wagon complet* (916). Exemple d'une clause imposant un très gros tonnage (1111).

**Mobiliers.** — Tarifs P. V. 24, 124, etc. (654, 1142).

**Modification du contrat.** — Peut être réalisée par l'« expéditeur » seul, sous certaines conditions (notamment la production de son récépissé), rigoureusement précisées (239) dans les tarifs généraux G. V. (806) et P. V. (858), ou, s'il s'agit de transports internationaux régis par la « convention de Berne », dans cette convention même (1323). Pour ces derniers, la représentation du duplicata de la lettre de voiture n'est pas toujours nécessaire (1324, 1325), mais, lorsqu'elle est prescrite, le chemin de fer doit répondre des conséquences des ordres qu'il aurait exécutés sans l'exiger (1367).

**Monnaies de billon.** — Sont, à G. V., des articles de « messagerie » (723) et, à P. V., des « marchandises » de la première série (824).

**Mottes à brûler.** — Tarifs P. V. 8, 108, etc. (1121 et suiv.); exemples d'application (889, 890, 900).

**Nature de l'objet transporté.** — Elle peut être, pour les transports internationaux régis par la « convention de Berne », une cause d'exonération (1345, 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup>) ou d'atténuation de responsabilité (1347) et même de présomption de non-responsabilité (1346, 1347). — *Pertes, manquants et avaries*, D-1.

**Navigation.** — *Tarif commun*, 1.

**Noir de fumée.** — Tarifs P. V. 17, 117, etc. (1131).

**Noix de galle.** — Tarifs P. V. 17, 117, etc. (1131).

**Non-garantie.**

**A.** — Est nulle, dans les tarifs des chemins de fer français, toute clause qui supprimerait (873) ou restreindrait (935) la responsabilité du voiturier pour *pertes, manquants et avaries* des choses transportées. Les clauses de cette nature étaient, avant la loi du 17 mars 1905, simplement considérées comme renversant le fardeau de la preuve (994).

**B.** — La clause de non-responsabilité des tarifs d'abonnements pour voyageurs (1001) ou de circulation à demi-tarif (990) donne lieu aux interprétations les plus diverses (993). Elle ne paraît pas pouvoir priver le voyageur du droit d'exiger une place dans le train pour lequel il se présente (999), ni, en tout cas, affranchir le chemin de fer de la responsabilité de ses fautes (994) : celles-ci, dont le caractère est assez difficile à préciser (995), consisteront notamment dans toute modification de service non autorisée (996) et dans tout retard sans motif excusable (997).

**Numérotage des tarifs.** — *Classement pratique des tarifs*.

**Objets abandonnés.** — *Abandon*.

**Objets d'art.** — Exclus, en principe, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281), figurent nommément, parmi les « objets de valeur », dans le tarif exceptionnel (294), ainsi que dans les tarifs généraux G. V. (723) et P. V. (823); sont repris en outre dans les tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142).

**Objets de dimensions exceptionnelles.** — *Masses indivisibles* dépassant les dimensions utiles du matériel du chemin de fer transporteur (749); figurent dans les tarifs généraux G. V. (747) et P. V. (825), ainsi que dans les tarifs P. V. 29, et 129, chapitre I (863). — *Gabarit*.

**Objets de faible densité.** — 1. Certains objets (nomenclature, 287, p. 186, note 2), exclus, en principe, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires, lorsqu'ils ne pèsent pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube (281), ont à supporter sur les prix de ces tarifs une majoration qui, d'ailleurs, ne se cumule pas avec celle des « petits colis » (286, 305) et n'est pas due en cas d'application des « tarifs spéciaux » (923). Cette majoration se calcule d'après la dimension des objets (exemples, 288) et sur l'ensemble de l'expédition (290). — 2. Preuve de l'erreur, le cas échéant (289). — *Classification générale des marchandises*, 1; *Récépissé*, A-2.

**Objets de valeur.** — 1. Sont exclus, en principe, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281). Le *tarif exceptionnel* considère comme tels tous objets valant plus de 300 francs le kilo (294), quelle que soit leur nature (300, 301), et il interdit leur transport à P. V. (294); les taxes de ce tarif sont leur règle (294), corroborée par les tarifs généraux G. V. (723); ils ne peuvent bénéficier des tarifs spéciaux qu'en vertu de stipulations expresses (302). — 2. Un règlement, d'une régularité théorique contestable (223, p. 136, note 2), mais qui forme comme une annexe aux tarifs généraux G. V. (725), prescrit, pour ce qui les concerne, une « déclaration de valeur » (726), qui ne saurait sans « infraction » être faite inexacte (727); ce règlement est obligatoire pour toute expédition d'objets de valeur (724, 725), à l'exception des « animaux vivants » (729) et des « bagages » (730). Il est publié au Recueil-Chaix G. V. (662). — 3. Les tarifs spéciaux G. V. 15 et 115 reprennent les finances, valeurs et objets d'art (654); ils prévoient des transports accompagnés (1014) avec combinaison de prix pour les valeurs et la personne qui les escorte (1016), échappant ainsi au tarif du cahier des charges (1017), mais non à la responsabilité de droit commun (1018). Les mêmes tarifs prévoient également des transports non accompagnés auxquels s'appliquait autrefois une clause de « non-garantie » actuellement prohibée (1019); la taxe fixée, d'une légalité discutable, peut, dans certains cas, être inapplicable comme dépassant celle des tarifs généraux (1020). — *Déclaration de valeur; Manutention au départ ou à l'arrivée*, 1.

**Objets manufacturés.** — 1. Exemple de désignation figurant simultanément dans le tarif du cahier des charges (268) et dans la nomenclature des articles passibles du « tarif exceptionnel » comme objets de faible densité (287). — 2. Tarifs P. V. 24, 124, etc. (654, 1142).

**Objets perdus.** — *Abandon*.

**Ogres.** — Tarifs P. V. 17, 117, etc. (1131).

**Octroi.** — *Contributions indirectes*.

**Office central de Berne.** — Service créé en vertu de la « convention de Berne » pour l'étude des questions intéressant les transports internationaux (1300, p. 825, note).

**Oiseaux.** — *Animaux vivants*, B.

**Omnibus.** — *Correspondance* (service de).

**Or.** — Exclu en principe, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281), figure nommément, parmi les « objets de valeur », au tarif exceptionnel (294) et dans les tarifs généraux G. V. (723).

**Ouverture et fermeture des gares.** — 1. Les gares de voyageurs sont ouvertes, sauf exception (459, p. 294, note 2), une demi-heure avant le premier train et fermées après le dernier (463). — 2. Pour les services de G. V. et de P. V. les heures pendant lesquelles ils doivent rester ouverts sont fixées par arrêtés ministériels (459). Ces heures ne constituent, pour les jours ouvrables, qu'un minimum (460, 461), mais l'ouverture, en dehors des heures extrêmes prévues, n'est régulière que si elle a le caractère d'une mesure générale (461); la jurisprudence considère même, à tort peut-être, les opérations faites après la fermeture normale (462), comme étant reportées, pour le délai d'expédition, à l'ouverture suivante (485). — 3. Une « demande de wagons » acceptée, doit, quelle qu'ait été l'heure de cette acceptation, être réputée valablement reçue (896). — *Dimanches et jours fériés.*

**Ouvriers et employés.** — Tarifs d'abonnement (1008).

**Paiement du prix.** — 1. Il s'effectue suivant les règles ordinaires (42) et il est garanti, pour les transports d'objets (43), par l'article 2102 du Code civil (30). Lorsqu'il a eu lieu ainsi que la livraison (149), toute action est éteinte contre le voiturier pour avarie ou perte partielle (146 à 148). — 2. Il est dû par le voyageur pour le « contrat de voyage », par l'expéditeur ou le destinataire (44) pour le « contrat d'expédition » (41); l'attribution entre ces derniers se fait d'après la déclaration d'expédition (779), mais l'expéditeur peut toujours être recherché (780, 857) tandis que le destinataire ne peut être poursuivi qu'après avoir accepté le contrat (122); la perception doit, dans tous les cas, se faire, sur les chemins de fer, sans aucune faveur (188). — 3. Sous le régime de la « convention de Berne » les principes généraux sont analogues (1335), et le dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, sauf son recours contre le véritable débiteur (1371). — *Forclusion; Port dû, port payé; Privilège.*

**Paille.** — Figure dans la nomenclature des marchandises passibles du tarif exceptionnel comme « objets de faible densité » (287). « Matières dangereuses » 4<sup>e</sup> catégorie (1179). Tarifs P. V. 23, 123, etc. (654, 1140).

**Palier.** — Partie d'un barème dans laquelle les prix cessent de varier avec la distance (634).

**Papiers et matières premières pour la fabrication du papier.** — Tarifs P. V. 19, 119, etc. (654, 1132); le papier graissé est une « matière dangereuse » de la 4<sup>e</sup> catégorie (1179).

**Papiers-valeurs.** — Figurent nommément parmi les valeurs, au tarif exceptionnel (294) et dans les tarifs généraux G. V. (723).

**Paris.** — Certaines gares des grands réseaux sont, pour l'application de la clause des « stations intermédiaires », considérées comme gares de Petite-Ceinture, et, d'une manière générale, les gares de Paris sont considérées comme intermédiaires nonobstant le passage par la Grande-Ceinture (930). Exemple d'application (933). — *Chemins de fer de Ceinture; Délai de transmission, B.*

**Passementerie.** — Même en argent ou en or elle n'est pas nécessairement un « objet de valeur » (300, § I).

**Patronages.** — *Sociétés, patronages, groupes divers.*

**Péage.** — Est distingué du transport dans le tarif du cahier des charges (262).

**Pénalités.** — *Infraction.*

**Perception des taxes. — Paiement du prix.**

**Perches.** — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268); tarifs P. V. 9, 109, etc. (1124 et suiv.).

**Permis d'expéditeurs.** — Titres de voyage délivrés en vertu de certains tarifs spéciaux (1042) aux expéditeurs d' « animaux vivants » (1039), de « ruches d'abeilles » (1054), de matériel roulant sur rail (1074), pour accompagner leurs envois. Sous le régime exclusivement français, ils ne dégagent pas forcément le voiturier de l'obligation des « soins de route » (1039, 1074), ni surtout de la présomption de responsabilité qui lui est toujours opposable (1040, 1041); au contraire, pour les transports internationaux régis par la « convention de Berne », le fait que les expéditions doivent être accompagnées entraîne une présomption de non-responsabilité en faveur du chemin de fer (1345, 1346). — *Matériels transportés, A.*

**Personnel.** — *Agents du chemin de fer.*

**Pertes, manquants et avaries.**

**A. — 1.** Le voiturier, tenu de rendre telle qu'il l'a reçue la chose même qui lui a été remise (51, 1063), est responsable des pertes et avaries à moins qu'il ne prouve qu'elles ont été uniquement dues au cas fortuit, à la « force majeure », au « vice propre » (86, 91, 95) ou au « fait de l'expéditeur » (95). Ce principe ne comporte aucune atténuation (94, 100) : ni la « déclaration de valeur » (728), ni la « manutention » par les expéditeurs et destinataires (744), ni l'état défectueux, dûment constaté, du « conditionnement des objets » (772, 850), ni les « permis d'expéditeurs » (1041, 1054, 1074), ni le transport sur « wagons découverts » en vertu du contrat (1061), ni une clause par laquelle le voiturier n'accepterait la marchandise qu'au poids (1125), n'y peuvent porter atteinte. — **2.** La « responsabilité » du voiturier commence dès que lui ont été remis les objets à transporter (87); il est présumé les avoir reçus conformes aux énonciations de la « lettre de voiture » (88), exempts de toute tare imputable au « vice propre » ou au « fait de l'expéditeur » (100). Elle cesse par la livraison au destinataire (90). — **3.** L'objet remis au transport peut être considéré comme perdu s'il ne peut être représenté au destinataire à l'expiration du délai convenu (1363). — **4.** L'indemnité comprend, en cas de perte ou d'avarie, la valeur de la perte ou de la dépréciation, plus des dommages-intérêts (102). — *Déchet de route ; Expertise sommaire ; Forclusion, Laissé pour compte.*

**B. — 1.** Sur les chemins de fer les règles ci-dessus sont applicables (552); toutefois, la responsabilité du voiturier ne commence, par l'effet du contrat de transport, que lorsque les objets lui ont été remis accompagnés de la « déclaration d'expédition » (221); mais elle peut être engagée à d'autres titres (222), notamment pendant le « magasinage », le « dépôt des bagages » (383), le séjour, sur les quais, d'une expédition remise incomplète (856). Elle peut cesser par le « camionnage d'office » (384). — **2.** La valeur des objets remis sans déclaration de valeur est présumée ne pas dépasser 300 francs le kilo pour les marchandises (301) et 5 000 francs par tête pour les animaux (759). — **3.** Exemple d'une clause transactionnelle pour le retour d'objets avariés (1028). — *Matières dangereuses, 1.*

**C. —** Pour les « colis postaux », bien que les principes fondamentaux restent les mêmes (1287), la réglementation spéciale prévoit des indemnités limitées à un certain chiffre en cas de perte, spoliation ou avarie (1264).

**D. — 1.** Pour les transports internationaux régis par la « convention de Berne » le principe de la responsabilité pour perte et avarie est le même qu'en droit français (1344), mais il comporte un certain nombre de cas de risques (1345, 1347) dont l'existence entraîne une présomption de non-responsabilité que peut seule détruire une preuve contraire (1346 à 1348). Exemples d'application (1349). — **2.** L'objet transporté n'est réputé perdu que trente jours après l'expiration des délais (1363) et l'expéditeur peut, d'autre part, même après avoir été réglé, reprendre sa marchandise si elle est retrouvée (1364). — **3.** L'indemnité allouable est dite ordinaire,

restreinte ou complète (celle-ci en cas de dol ou de faute grave), enfin elle peut être basée sur la « déclaration d'intérêt à la livraison » (1350). Calcul de l'indemnité ordinaire en cas de perte partielle ou totale (1351) et en cas d'avarie (1352). Calcul de l'indemnité restreinte (1353); de l'indemnité basée sur la déclaration d'intérêt à la livraison (1354, 1362); allocation de l'indemnité complète (1354, 1372). — *Déchet de route; Expertise sommaire.*

### Pesage.

**A. — 1.** Le chemin de fer, qui doit peser avant départ les marchandises à transporter (325, 330), peut, dans certains cas (943), n'effectuer le pesage qu'en cours de route ou à l'arrivée (944); lorsqu'il en est ainsi, son affirmation, en ce qui concerne le poids reconnu, doit être présumée exacte (945). — **2.** Cette exception ne s'applique qu'aux marchandises transportées par wagon complet (949), aux conditions des tarifs spéciaux P. V. (947, 948), et qui, ayant été chargées hors la gare, (951) ou même peut-être dans la gare (952), ne pouvaient y être pesées (950).

**B. — 1.** Le pesage spécial requis, par l'expéditeur ou le destinataire, donne lieu à la délivrance d'un bulletin (327); il est, sous certaines conditions (326), rémunéré à titre de pesage supplémentaire (taxes, 325) par des « frais accessoires » (318). Les taxes peuvent s'appliquer aux bagages, pour le pesage requis après enregistrement (328), à moins qu'il ne révèle une erreur en moins ou une erreur en plus susceptible d'influencer le prix du transport (331); elles ne sont dues, pour les marchandises, que si le pesage ne révèle aucune erreur (331) et si le chemin de fer a effectué un premier pesage (329): cette deuxième condition alors même que la « déclaration d'expédition » serait incomplète en ce qui concerne le poids (330). Application: tarifs généraux G. V. (764) et P. V. (828, 844). — **2.** Le pesage des véhicules des expéditeurs et destinataires fait l'objet de dispositions dans les tarifs P. V. 29 et 129 (863).

**Petite vitesse.** — Sont dits à petite vitesse, sur les chemins de fer français, les transports dont les délais se calculent par jour, d'après la distance (473). — *Grande vitesse.*

**Petits colis.** — **1.** Les colis pesant moins de 40 kilos, exclus, en principe, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281), sont soumis à un « tarif exceptionnel » (303), à moins que, groupés en une même expédition, ils ne pèsent ensemble plus de 40 kilos (304); les tarifs ordinaires, et même les tarifs spéciaux, leur sont alors appliqués (722, 819). — **2.** La surtaxe des petits colis ne peut se cumuler avec celle des « objets de faible densité » (286, 305). — **3.** Les entrepreneurs et intermédiaires de transport ne bénéficient que dans certains cas (960, 961) des avantages du *groupage* (306). — *Colis postaux; Manutention au départ ou à l'arrivée, 1.*

**Pétrole.** — Tarifs P. V. 15, 115, etc. (1129).

**Pierres précieuses.** — Exclues en principe, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281), elles figurent nommément parmi les « objets de valeur » au tarif exceptionnel (294) et dans les tarifs généraux G. V. (723).

**Pierres servant aux arts et métiers.** — Tarifs P. V. 12, 112, etc. (654 1126).

**Pigeons.** — Bénéficient, sous le régime des tarifs généraux, de prix réduits (761).

**Places de luxe.** — Exclues, en principe, du tarif maximum (970) et des tarifs ordinaires (259), elles font l'objet de dispositions spéciales des tarifs G. V. 4 (654). Les prix de ces tarifs sont souvent plus élevés que ceux de la 1<sup>re</sup> classe (de voyageurs) du cahier des charges (969), et, d'autre part, les administrations ne sont pas tenues, à cet égard, de satisfaire aux exigences du trafic (971). Aperçu des diverses places de luxe en usage (972).

**Plaintes.** — *Commissaires de surveillance administrative*, A et B-1; *Livre des plaintes*.

**Plantes médicinales.** — Tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142). Exemple de « définition » (816, § II).

**Plantes vivantes.** — Figurent dans la nomenclature des marchandises passibles du tarif exceptionnel comme « objets de faible densité » (287); sont reprises dans les tarifs G. V. 14, 114, etc., P. V. 3, 103, etc., avec délais spéciaux (1090), ou P. V. 23, 123, etc., sans allongement (1139). — *Denrées*.

**Plaqué (d'or ou d'argent).** — Exclu en principe, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281), figure nommément, parmi les « objets de valeur », au tarif exceptionnel (294) ainsi que dans les tarifs généraux G. V. (723) et P. V. (823). — *Ruolz*.

**Plaques de blindage.** — Tarifs P. V. 14, 114, etc. (1127).

**Platine.** — Exclu en principe, par le cahier des charges, des tarifs ordinaires (281), figure nommément parmi les « objets de valeur » au tarif exceptionnel (294) et dans les tarifs généraux G. V. (723).

**Plâtres.** — Tarifs P. V. 10, 110, etc. (654, 1126).

**Plein tarif.** — Prix, à place entière, d'après les tarifs généraux, c'est pour les voyageurs, un maximum qui, en aucun cas, ne doit être dépassé (673).

**Plomb.** — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268); tarifs P. V. 14, 114, etc. (1127).

**Plombage des wagons.** — Il ne couvre pas nécessairement la responsabilité du chemin de fer (1072) et ne prive pas le destinataire de son droit de « vérification des colis » (1073). Exemples de clauses relatives au plombage des wagons (1112, 1115, 1132).

**Poids.** — Pour le « calcul des taxes » il se compte de 10 en 10 kilos, tant à P. V. (822, 847) qu'à G. V. (767), sauf pour les excédents de bagages de 0 à 5 et de 5 à 10 kilos (279).

**Poiré.** — Tarifs P. V. 6, 106, etc. (1118 et suiv.).

**Police des chemins de fer.** — Elle fait l'objet de la loi du 15 juillet 1845, qui prononce les sanctions pénales (168), et d'une ordonnance du 15 novembre 1846, qui précise les mesures destinées à garantir la sûreté, l'usage et la conservation des voies ferrées (169). — *Infraction*.

**Pommes de terre.** — Tarifs P. V. 2, 102, etc. (654, 1107). Cette marchandise est nommément désignée, à titre indicatif, dans les tarifs généraux P. V., comme susceptible de se confondre avec d'autres ou de leur être nuisible (851).

**Pompes funèbres.** — Prix de transport pour les voitures des pompes funèbres et les cercueils d'après le cahier des charges (278), et d'après les tarifs généraux G. V. (753); il n'est accordé aucune réduction de prix aux voyageurs accompagnant un cercueil isolé (754). Les transports funéraires sont repris dans les tarifs G. V. 4 (654); quelques réseaux seulement (1026) ont des voitures spéciales (1024), dont l'usage est réglementé et taxé par ces tarifs (1025). — *Magasinage*, 2.

**Porcelaines d'ornement.** — Ne sont pas nécessairement des « objets d'art » (300, § VII).

**Port dû, port payé.** — Le port dû n'est pas admis pour les objets qui pourraient n'avoir plus aucune valeur à l'arrivée; cela aussi bien pour les transports exclusivement français (781) que pour les transports internationaux sous le régime de la « convention de Berne » (1335). Pour ces derniers, le port payé peut ne comprendre qu'une partie du prix de transport (1335). — *Paiement du prix*, 2.

**Ports de mer.** — Sont classés pour l'application des tarifs de transit en un certain nombre de groupes (nomenclature, 434).

**Postes et télégraphes.** — Les transports et services de cette administration, à l'exclusion des « colis postaux » (1175), jouissent, sur les chemins de fer, d'avantages (1174) résultant du « cahier des charges » (1173).

**Poteaux.** — Tarifs P. V. 9, 109, etc. (1124 et suiv.).

**Préavis.** — *Avis d'expédition*.

### Prescription.

**A. — 1.** Principes généraux concernant la prescription (134). — **2.** La prescription est de trente ans au plus, quelles que soient la nature et la cause de l'action (135). L'action civile basée exclusivement (138) sur un délit pénal, se prescrit, comme l'action publique, par un, trois ou dix ans (136) au profit de l'auteur du fait et des personnes civilement responsables (137). La prescription de l'action pour perte, avarie ou retard est, hormis les cas de fraude et d'infidélité, d'un an (140); celle des autres actions, y compris les cas de fraude et d'infidélité (145), auxquelles peut donner lieu le contrat de transport, est de cinq ans (140); celle des actions récursoires, d'un mois (140). — **3.** Ces règles résultent d'une loi de 1888 (141) et ne peuvent être interprétées au moyen de la jurisprudence antérieure (142); elles s'appliquent seulement aux transports de choses et ne peuvent être invoquées que par le commissionnaire, le voiturier, l'expéditeur, le destinataire (143), mais même contre une partie non commerçante (144). — *Forclusion*.

**B. — 1.** Les principes ci-dessus s'appliquent aux chemins de fer (609), même en matière de « colis postaux » (1284); toutefois, l'article 108 du Code de commerce n'est pas applicable à ces derniers (1285), et, d'autre part, les réclamations les concernant motivées par la perte, la spoliation, l'avarie, sont prescrites au bout d'un an (1283). — **2.** Pour les transports internationaux sous le régime de la « convention de Berne » la prescription peut être suspendue par les *réclamations amiables* (1398); elle est interrompue suivant les règles du droit français (1400); sa durée fait l'objet de stipulations spéciales (1399).

### Preuve du contrat de transport.

**A. — 1.** Elle se fait suivant les règles applicables aux actes purement civils (18), ou vis-à-vis de la partie qui y a fait acte de commerce, par tous moyens (19), notamment par témoins, par des présomptions, par l'aveu extrajudiciaire purement verbal (20). — **2.** Ces règles sont applicables sur les chemins de fer (164), même en matière de « colis postaux » (1247) : le contrat de transport peut se prouver à leur rencontre par la déclaration d'expédition, par les récépissés, par tous moyens (241).

**B. — 1.** La preuve testimoniale est admise, en matière commerciale, même contre et outre le contenu des actes ou sur ce qui serait allégué avoir été dit avant, lors ou depuis (21). — **2.** Les « agents du chemin de fer » peuvent être admis à témoigner dans les affaires intéressant l'administration à laquelle ils appartiennent (608)

**Principe de l'égalité.** — **1.** Les tours de faveur et les traités particuliers sont interdits sur les chemins de fer (188); malgré les délais et certaines clauses des tarifs, ce principe doit être appliqué, notamment, aux voyageurs, munis ou non de billets (438) et même abonnés (999), à l'exécution des « contrats d'expédition » (480, 481),



à la « fourniture des wagons » (897 à 899), aux services extérieurs (1213). — 2. L'égalité doit encore être respectée, sauf autorisation de l' « Administration supérieure », entre tous les entrepreneurs appelés à continuer les transports en deçà ou au delà du chemin de fer (1211). Exemple d'application (1110).

**Prisonniers.** — *Services pénitentiaires.*

**Privilège.** — L'article 2102 du Code civil garantit au profit du voiturier, sur la chose voiturée ou sur la portion de cette chose restée entre ses mains (46), les frais de voiture et les dépenses accessoires (43); celles-ci comprennent toute dépense dont l'avance ou le paiement a été nécessaire à l'occasion du transport ou pour assurer sa bonne exécution (46) : par exemple, les droits d'octroi en cas de factage à domicile (1220). Ce privilège, prenant naissance au moment de la remise de l'objet au voiturier pour cesser dès qu'il s'en est dessaisi (45), celui-ci a le droit d'exiger avant la livraison le paiement des sommes dues (44). Des règles analogues sont inscrites dans la « convention de Berne » (1335). — *Soins de route.*

**Prix de transport.**

**A.** — 1. Les taxes destinées à rémunérer, sur le chemin de fer, l'opération même du transport (412), taxes qui, d'après le cahier des charges, comprennent un droit de péage outre les frais occasionnés par le déplacement de l'objet (262), doivent, sous peine de dommages-intérêts envers les tiers (415), être sanctionnées par une approbation administrative (254), soit qu'il s'agisse de taxes non encore inscrites dans les tarifs (255), soit qu'il s'agisse de la modification des prix précédemment homologués (256); cette règle s'applique même à la perception des prix maximums prévus par le cahier des charges (255); — 2. La procédure d'approbation est en principe une *homologation* (257, 260), expresse et formelle (413), et qu'on ne saurait présumer (414). Toutefois, certains prix sont fixés par l'Administration supérieure (258) : ils constituent le *tarif exceptionnel* (260); d'autres, applicables à des transports facultatifs, sont, en fait, simplement approuvés (259, 260).

**B.** — 1. Les règles ci-dessus ne sont pas applicables aux « colis postaux » (1250) : les taxes, pour ces transports (quotité, 1251), sont fixées par des conventions ou des décrets (1249). — 2. Quant aux transports internationaux régis par la « convention de Berne », ils sont taxés d'après les tarifs généraux ou spéciaux des administrations participantes (1329), pourvu que les conditions qu'ils exigent soient remplies (1333).

**C.** — 1. En ce qui concerne la fixation du montant des taxes, le public, dans ses vœux, et les administrations de chemins de fer, dans leurs propositions, cherchent, chacun, leur avantage (635); l' « Administration supérieure » doit, entre ces intérêts, parfois opposés, s'efforcer de maintenir un juste équilibre et d'éviter les abus (636); mais ses pouvoirs sont limités : ils se bornent à un droit d'approbation ou de veto (416); elle ne peut qu'approuver, rejeter ou homologuer sous réserves les propositions qui lui sont présentées (417). — 2. Les prix abaissés ne peuvent être relevés qu'après un certain délai et des formalités (256) qui sont maintenus pour les « tarifs d'exportation » (432) mais supprimés pour les « tarifs de transit » (433).

**Prix exceptionnels.** — Prix qui, dans un tarif, s'appliquent seulement à quelques cas (639).

**Prix faits, prix fermes, prix de gare à gare.** — Prix global applicables à une relation déterminée, sans expression de base apparente (626); ils sont obligatoires pour les « tarifs de transit » (434).

**Procédure.** — 1. Ne comporte, en droit commun, pour ce qui concerne le contrat de transport, aucune règle spéciale (13) autre que celle relative à la vérification des objets en cas de « contestation à l'arrivée » (123). Il en est de même sur les chemins de fer (164, 205), même en matière de « colis postaux » (1281, 1286); pour ces derniers,

lorsqu'il y a lieu de saisir les tribunaux administratifs, l'action est portée devant le Conseil d'État après décision ministérielle (1282). Pour les transports internationaux sous le régime de la « convention de Berne », la procédure, qui est, en principe, celle du juge compétent (1386, 1388), comporte quelques règles spéciales, notamment en ce qui concerne la caution *judicatum solvi* (1387).

**Procès-verbaux.** — 1. Les contraventions en matière de chemins de fer sont constatées suivant les formes prescrites par la loi de 1845 (228), par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire (228), mais l'ouverture de colis qui ne révèle aucun délit ne peut donner lieu qu'à une constatation (229). — 2. Les procès-verbaux dressés à la suite des accidents peuvent servir pour l'instruction des procès en responsabilité (548, 583). — *Enregistrement (formalité fiscale); Timbre, B-2.*

**Produits céramiques.** — Tarifs P. V. 21, 121, etc. (654, 1136).

**Produits chimiques.** — 1<sup>re</sup> classe du cahier des charges (268); Tarifs P. V. 18, 118, etc. (654, 1131).

**Produits métallurgiques.** — Tarifs P. V. 14, 114, etc. (654, 1127 et suiv.).

**Produits pharmaceutiques.** — « Matières dangereuses », 4<sup>e</sup> catégorie (1179); Tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142). — *Dimanches et jours fériés.*

**Professeurs et instituteurs.** — Peuvent bénéficier d'abonnements spéciaux (1007).

**Quais des gares.** — Leur usage ne doit pas être refusé aux expéditeurs et destinataires (1046). — *Installations des gares.*

**Quasi-délit.** — *Responsabilité, C.*

**Rapports administratifs.** — Les rapports sur les accidents peuvent servir à l'instruction des procès en responsabilité (548).

### Récépissé.

**A.** — 1. Les chemins de fer doivent délivrer à tout expéditeur un récépissé, conforme au modèle arrêté par l'Administration supérieure (232; spécimen p. 154), dont le double est remis au destinataire en même temps que l'objet transporté (231), et dont la souche est conservée par la gare expéditrice (232). — 2. Il doit, dans certains cas, mentionner, outre les renseignements ordinaires (énumération, 231), la date de la « demande de wagons » (905), la dimension des objets (289) et leur nombre (792); cette dernière indication peut être utile pour établir la consistance des objets remis (793). — 3. Application : tarifs généraux G. V. (791) et P. V. (857).

**B.** — 1. Le récépissé, équivalent de la lettre de voiture, fait preuve du « contrat d'expédition » (235), mais il n'est pas plus qu'elle (15) nécessaire à sa formation (234). — 2. Il fait foi jusqu'à preuve contraire (236), même pour ce qui concerne le « délai » (493, 1059), sans pouvoir toutefois prévaloir contre les « tarifs et règlements » (236); d'autre part, dans un certain cas, il ne vaut, pour le poids (944), que comme présomption (945).

**C.** — 1. Le récépissé à expéditeur, titre original du contrat d'expédition par chemin de fer (237), est essentiellement nominatif tant pour l'expéditeur que pour le desti-

nataire désigné (238); sa remise à celui-ci suffit pour motiver le paiement des marchandises (239), mais elle n'est pas nécessaire pour qu'il soit en droit d'exiger la livraison (240). — 2. Le récépissé à destinataire, double du récépissé à expéditeur, est le titre du destinataire (237). — 3. Pour les transports internationaux que régit la « convention de Berne », le récépissé à expéditeur est remplacé par le *duplicata de la lettre de voiture* (1312), et le récépissé à destinataire, par l'original de la même pièce, qui est remis au destinataire à l'arrivée (1320); mais la valeur juridique de ces documents n'est pas exactement la même (1314). — *Timbre, A-2.*

**Réception des expéditions.** — *Acceptation des transports; Destinataire.*

**Réclamations administratives.** — *Commissaires de surveillance administrative, A; Contrôle de l'État; Livre des plaintes.*

**Réclamations amiables.** — 1. Elles peuvent être d'une réelle utilité (571), lorsqu'on les adresse à qui il convient (557) : elles ne doivent pas être portées sur le « livre des plaintes » (600), mais on doit en saisir l'agent compétent (568) ou, dans tous les cas, le directeur de l'administration intéressée (570). Cela, même s'il s'agit de transports internationaux régis par la « convention de Berne » (1375, 1376) ou de « colis postaux » (1275), sauf recours, dans ce dernier cas, au ministre des travaux publics (1276). — 2. Elles ne peuvent suffire, sous le régime exclusivement français, à interrompre la « prescription » (610); elles l'interrompent au contraire, sous le régime de la convention de Berne (1377), lorsqu'elles sont formulées par écrit (1398).

**Recueil-Chaix.** — Cette publication, non officielle (658), ne saurait prévaloir contre les documents eux-mêmes (659) ni suppléer efficacement les éditions ou affiches officielles (660), mais elle est le seul recueil général des tarifs des chemins de fer français (658). Elle forme deux importants volumes (661), consacrés l'un à la G. V. (schéma, 662), l'autre à la P. V. (schéma, 663).

**Réexpédition.** — Définition (1210). Les taxes correspondantes, qui ne sont pas des « frais accessoires » (311), sont fixées dans des traités approuvés par décision ministérielle (1211) et ayant ainsi force légale (1212). Les tarifs de réexpédition sont publiés au Recueil-Chaix (662-663).

**Refus.** — Le refus du destinataire peut être justifié par le retard, la perte partielle l'avarie (39), ou par des causes sans rapport avec la manière dont le « contrat d'expédition » a été exécuté; dans ce cas, il équivaut au refus d'acceptation de ce contrat (40). Quelle qu'en soit la cause, il donne lieu, comme toute *contestation à l'arrivée*, à la procédure prévue par l'article 106 du Code de commerce (123) — *Acceptation des transports.*

**Registre des réclamations.** — *Livre des plaintes.*

**Registres.** — Peuvent fournir, en cas de contestation, un élément ou un commencement de preuve (48); notamment, sur les chemins de fer, les registres d'expéditions et d'arrivages (280), de « demandes de wagons » (895), de communications par « téléphone » (367), les « livres de plaintes » (591), les registres sur lesquels sont inscrits les retards de trains et leurs causes (554).

**Réglementations diverses.** — Titre des tarifs P. V. 29 et 129 (654; schéma, 863).

**Règlements des chemins de fer.** — Ils doivent, en principe, être soumis à l'approbation ministérielle (176, 180). — *Infraction; Tarifs et règlements.*

**Remboursement.** — 1. Somme que le voiturier se charge obligatoirement (785) d'encaisser du destinataire, en échange de la marchandise (783), qui en est le gage

(784), pour en faire retour à l'expéditeur moyennant paiement des frais de ce second transport (782, 857), fictif (786). — 2. Bien que les stipulations relatives au transport de la marchandise et celles relatives au retour des fonds ne forment qu'un seul contrat (789), les opérations doivent être envisagées séparément (790) : au point de vue de la taxe et du délai, établis, pour le retour des fonds, d'après les tarifs généraux ou d'après le tarif G. V. 115 (1021), dont les règles sont tout à fait spéciales (1022); au point de vue du timbre du récépissé, qui est dû dans tous les cas, pour le retour des fonds (1023). — 3. Pour les transports internationaux sous le régime de la « convention de Berne », les chemins de fer ne sont responsables du dommage résultant du non-encaissement d'un remboursement, que jusqu'à concurrence du montant de celui-ci (1370).

**Remise des expéditions.** — Peut avoir lieu, en principe, à un moment quelconque pendant la période d'ouverture de la gare (890), à moins qu'un *avis d'expédition* ou une *demande de wagons* ne soit nécessaire.

**Renseignements.** — Même émanant des administrations intéressées, des renseignements inexacts ne peuvent prévaloir contre les *tarifs et règlements* (201). — *Affiches et publications obligatoires*, B; *Responsabilité sur les chemins de fer*, 3.

**Représentation graphique des tarifs.** — Description du procédé en usage (633).

**Réserves.** — Les réserves acceptées conservent le droit d'action pour perte et avarie (148) bien que le destinataire n'ait pas formulé la protestation prévue par l'article 105 du Code de commerce (151). Une règle analogue s'applique aux « colis postaux » (1287) et aux transports régis par la « convention de Berne » (1396).

**Résines.** — « Matières dangereuses », 4<sup>e</sup> catégorie (1179); Tarifs P. V. 15 115, etc. (654, 1129).

### Responsabilité (Généralités).

**A.** — L'obligation de réparer un dommage exige une relation causale entre ce dommage et le fait de celui à qui l'on prétend l'imputer (64); tantôt elle résulte d'un contrat (63, 555), tantôt d'un délit ou d'un quasi-délit (62, 555); elle s'impose en tout cas aussi bien aux voyageurs, expéditeurs et destinataires, qu'aux transporteurs (556), et peut être partagée ou compensée par leurs torts réciproques (76, 551). Elle ne saurait exister si le fait générateur du dommage a été uniquement dû au cas fortuit ou à la force majeure (71).

**B.** — Contractuelle, la responsabilité est établie contre le débiteur par la seule preuve du contrat (65), sans qu'il soit nécessaire de rechercher s'il a commis quelque faute (903); il lui appartient, en effet de prouver sa libération (65) et, à défaut de cette preuve, il doit être condamné, envers le créancier (66), à la réparation du dommage qu'il a pu prévoir (69); même, en cas de *dol*, à la réparation du dommage qu'il n'a pu prévoir, pourvu qu'il soit une suite immédiate et directe de l'inexécution du contrat (70). Elle est anéantie si le débiteur prouve (74) que le fait dommageable a été dû à la force majeure (73) ou à une cause qui ne peut lui être imputée (75). — *Commissionnaire de transport; Voyageur de commerce*.

**C.** — Délictuelle ou quasi-délictuelle, elle est exclusive de la force majeure (72) et prend naissance dans un fait personnel à l'agent (62). Ce fait, dont la preuve incombe au demandeur (64, 548), doit être une faute, une imprudence ou une négligence (64). La réparation est due à tous ceux qui ont éprouvé quelque dommage (66) et elle doit comprendre la totalité de celui-ci (68). — *Accidents de personnes*.

**D.** — 1. Les règles ci-dessus sont en principe applicables à la *responsabilité sur les chemins de fer* (164, 525). — 2. Mais les transports de « colis postaux » sont régis par une législation spéciale (1263), et cette législation prévoyant explicitement des indemnités limitées pour certains cas déterminés (1264, 1265), les administrations sou-

tiennent qu'elles n'encourent en dehors de ces cas aucune responsabilité, parce que, suivant elles, la non-responsabilité serait la règle pour tous les transports postaux (1266). Cette règle n'est rien moins que certaine (1266, 1267), et bien qu'elle puisse être défendue (1268), par des arguments d'ailleurs peu solides (1269), il semble que la responsabilité des transporteurs de colis postaux ne doit pas être limitée au cas explicitement prévu (1270). — 3. Pour les transports internationaux régis par la « convention de Berne », la responsabilité contractuelle comporte également certaines restrictions et atténuations (1343 et suiv.).

*Correspondances manquées ; Déclassement ; Délai ; Non-garantie ; Pertes, manquants et avaries ; Retard ; Soins de route.*

**Responsabilité sur les chemins de fer.** — 1. Les principes du droit commun sont applicables (164) tant aux administrations qu'à leurs clients (525, 556) : chacun encourt la *responsabilité* des obligations dont il a la charge (937). Toutefois, le caractère des actes se trouve quelquefois changé (526). — 2. L'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 (527), qui trouve son équivalent dans la convention de Berne (1343), fixe à cet égard l'interprétation de l'article 1384 du Code civil (529) : les administrations sont, solidairement avec les coupables (538), responsables de tout fait délictueux ou quasi-délictueux imputable à leurs employés (530) à un titre quelconque (532), pourvu que l'acte dommageable se rapporte aux fonctions de son auteur (533), et alors même que celui-ci aurait désobéi aux instructions qu'il avait reçues (531). Exemples d'application (534). Cette règle ne s'applique pas aux actes des agents assermentés dans l'exercice de leurs fonctions judiciaires (535). — 3. En ce qui concerne la responsabilité contractuelle les administrations sont tenues des engagements pris par leurs agents, en leur qualité (536), dans la limite des conditions prévues aux tarifs approuvés (537). Elles peuvent, dans une certaine mesure, être rendues responsables de leurs erreurs (203) et a fortiori de leurs fraudes (204). — *Agents du chemin de fer ; Chemins de fer de l'État.*

### Retard.

**A. — 1.** Il y a retard et *responsabilité* présumée du voiturier (107) toutes les fois que le « délai » de transport est dépassé (105) ; les seules causes d'exonération dont il puisse se prévaloir sont le cas fortuit, la « force majeure » et toute autre cause étrangère qui ne peut lui être imputée (108). — 2. L'indemnité peut faire l'objet d'une stipulation expresse (110 ; exemple d'application, 1096, 1169), mais elle pourra être allouée plus forte en cas de faute dûment établie du voiturier (111), car il y a toujours responsabilité pour les conséquences d'une faute prouvée (1051 ; exemple d'application, 1050) ; à défaut de stipulation d'indemnité, celle-ci doit comprendre la dépréciation subie par la marchandise et, s'il y a lieu, des dommages-intérêts (112). — *Forclusion, A-2 ; Laissé pour compte.*

**B. — 1.** Sur les chemins de fer, les principes ci-dessus sont applicables (554). Le retard résulte : pour les personnes, de ce que le voyageur n'a pu être rendu à destination à l'heure réglementaire du train (438) ou des trains auxquels il avait droit (468) ; pour les bagages et les chiens accompagnés, de ce qu'ils ne peuvent être livrés à l'arrivée (439) ; pour les expéditions, de ce qu'elles n'ont pas été offertes à domicile au plus tard à l'expiration du délai total (476), ou livrées en gare, après l'expiration de ce délai, dès la réquisition du destinataire (106, 440, 1217). — 2. Le retard prolongé sans cause connue a pu être considéré comme une « faute grave » (1374).

**C. —** Pour les « colis postaux », il n'y aurait droit à indemnité, d'après les administrations intéressées, que lorsque le retard a manifestement occasionné l'avarie (1271) ; mais ce système ne paraît pas soutenable (1172, 1273) ; quant à la jurisprudence elle ne fournit aucun document décisif (1274). — *Responsabilité, D.*

**D. —** Pour les transports internationaux auxquels elle s'applique, la « convention de Berne » institue un régime tout à fait particulier (1355) tantôt plus, tantôt moins onéreux, pour le transporteur, que le régime français (1356). — *Déclaration d'intérêt à la livraison.*

Retours d'argent. — *Remboursement.*

Retrait d'homologation. — *Homologation, 3.*

Rognures de fer-blanc. — Tarifs P. V. 14, 114, etc. (1127).

Ruches d'abeilles. — Figurent dans la nomenclature des articles passibles du tarif exceptionnel comme « objets de faible densité » (287) et sont reprises dans les tarifs G. V. 11 ou P. V. 1, avec clauses de « minimum de tonnage » (1053) et de « permis d'expéditeurs » (1054).

Ruolz. — Ce métal est du « plaqué » d'or ou d'argent (300, § II).

Savons. — Tarifs P. V. 16, 116, etc. (1129).

Sécurité. — Le ministre des travaux publics a tous pouvoirs à cet égard sur les chemins de fer (407).

Sels. — Le sel gemme ou marin, nommément désigné dans la nomenclature de la 3<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268), est repris dans les tarifs P. V. n<sup>o</sup> 4, 104, etc. (654, 1111); les sels chimiques sont repris dans les tarifs P. V. 18, 118, ... (1131).

Services extérieurs. — *Correspondance (service de); Factage et camionnage; Réexpédition.*

Services pénitentiaires. — Les prisonniers, tant civils (1170) que militaires (1171), sont transportés à prix réduits suivant les règles ordinaires (1172).

Services publics. — Font l'objet de dispositions spéciales du cahier des charges (280, 1153). — *Contrôle de l'État; Militaires et marins; Postes et télégraphes; Services pénitentiaires; Traités particuliers.*

Signal d'alarme dans les trains. — Il est interdit de s'en servir sans motifs suffisants (193; 565).

Singes. — *Animaux vivants, B.*

Sirops. — Tarifs P. V. 5, 105, etc. (1114 et suiv.).

Sociétés, patronages, groupes divers. — Peuvent bénéficier de billets (987, 988) et d'abonnements spéciaux (1005).

Soieries. — Ne sont pas nécessairement des « objets de valeur » (300, § IX).

Soins de route. — Le voiturier est tenu de donner en cours de route, à la chose transportée, les soins nécessaires (51), et doit être remboursé, le cas échéant, des « dépenses supplémentaires » qu'il aura dû faire dans ce but (41, 46). — *Permis d'expéditeurs; Privilège.*

Sommes à faire suivre. — Il importe de distinguer à cet égard les « déboursés » et les « remboursements » (788); les uns et les autres doivent d'ailleurs être indiqués dans la déclaration d'expédition (779).

Soudure des tarifs. — Elle est réglementée par les tarifs P. V. 29 et 129, chap. V (863).

**Souffrance.** — 1. État, défini par les tarifs, d'une expédition qui n'a pu être livrée au destinataire (381). — 2. En cas d'empêchement à la livraison le voiturier doit prévenir l'expéditeur, mais aucun délai ne lui est imposé à cet égard (56); sur les chemins de fer un avis est au contraire adressé obligatoirement dans un certain délai (381), en vertu de dispositions expresses des tarifs généraux G. V. (804) et P. V. (858), qui précisent que l'envoi de cet avis n'entraîne aucune « modification du contrat » primitif (805). — 3. Des règles analogues sont applicables aux colis postaux (1260); celles concernant les transports internationaux sous le régime de la « convention de Berne » sont notablement différentes (1318). — *Abandon; Magasinage, 2; Vente de l'objet transporté.*

**Soufre.** — Marchandise nommément désignée, à titre indicatif, dans les tarifs généraux P. V., comme susceptible de se confondre avec d'autres ou de leur être nuisible (851).

**Sparte brut.** — Figure dans la nomenclature des articles passibles du tarif exceptionnel comme « objets de faible densité » (287) et est repris dans les tarifs P. V. 20, 120, etc. (1133).

**Spécifications.** — Les spécifications précisent la situation, réglementée par les tarifs (813), des marchandises reprises dans les « tarifs spéciaux » bien qu'elles ne figurent pas explicitement dans la « classification générale » des marchandises (812).

**Stationnement des wagons.** — 1. Une taxe, comprise parmi les « frais accessoires » (318), est due, à ce titre (quotité, 388), lorsque les expéditeurs et destinataires n'ont pas terminé dans un certain délai le chargement et le déchargement qui leur incombent (387); son applicabilité (tarifs généraux, 845) présente des difficultés juridiques qui sont généralement évitées dans la pratique (389). — 2. Conditions d'exigibilité pour le stationnement avant départ (390) : envoi d'un avis faisant connaître le jour et l'heure de la « fourniture des wagons » (391), et expiration du délai prescrit pour le chargement (392), à moins que le dépassement de ce délai ne soit imputable au chemin de fer (393); d'autre part, l'expéditeur n'est tenu de charger qu'un certain nombre de wagons chaque jour (394). Pour le stationnement après l'arrivée les conditions d'exigibilité sont analogues à celles du « magasinage » (395). — 3. Une taxe spéciale est prévue dans les tarifs G. V. n° 4, pour le stationnement des voitures à voyageurs appartenant à des particuliers (976). — *Camionnage d'office.*

**Stations balnéaires, thermales, etc.** — Les voyages pour ces destinations sont favorisés par des billets (986) et des abonnements spéciaux (1006).

**Stations intermédiaires non dénommées.** — Le principe (934) de la clause qui porte ce nom, dans les tarifs spéciaux G. V. (874) et P. V. (927), est des plus légitimes (926); on en doit faire bénéficier toute la longueur de l'« itinéraire » (930) ou des itinéraires (932) déterminés par le tarif considéré (931), ou auxquels ce tarif s'applique (934); même, sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de tarifs d'exportation (928) ou de transit (929).

**Statues.** — Doivent être considérées et taxées comme « objets d'art » (294, 823), à moins que leur état n'exige encore, à ce point de vue, le travail de l'artiste (300, § VI).

**Sucres.** — Tarifs P. V. 5, 105, etc. (654, 1114 et suiv.).

**Suif.** — Tarifs P. V. 16, 116, etc. (1129).

**Sumac.** — Tarifs P. V. 17, 117, etc. (1131).

**Surtaxes.** — *Taxes.*

Tabac manufacturé. — Tarifs P. V. 24, 124, etc. (1142),

Tableaux. — Sont considérés et taxés comme « objets d'art » (294, 823).

Tableaux des distances. — Description et usage (455, 456, 458); en cas d'erreur ce sont les *distances* mesurées sur le terrain qui feraient la loi du contrat (457). Indépendamment des tableaux officiels soumis à l'Administration supérieure, on trouve des tableaux de distances dans le Recueil-Chaix (663).

Tannée. — Tarifs P. V. 8, 108, etc. (1121 et suiv.).

Tarif. — Étymologie; définition juridique des tarifs des chemins de fer (611). Ils se classent d'après le mode et l'étendue de leur application (612 et suiv.), d'après les bases suivant lesquelles les prix sont établis (625 et suiv.), d'après certaines considérations secondaires (637 et suiv.) ou enfin au point de vue purement pratique (649). — *Classement pratique des tarifs; Tarif à base décroissante; Tarif à bases constantes; etc., etc.; Tarifs et règlements; Tarifs généraux; Tarifs spéciaux; etc., etc.*

Tarif à base décroissante. — Ceux dans lesquels la taxe kilométrique est d'autant moins élevée que la distance est plus grande (631); ils sont à bases constantes ou à bases variables (632).

Tarif à bases constantes. — Ceux dans lesquels la base afférente à un tronçon déterminé des parcours est invariable quelle que soit la distance (632).

Tarif à bases variables. — Ces tarifs, qui sont l'opposé des « tarifs à bases constantes » (632), sont avantageusement remplacés par eux, car ils présentent certaines anomalies (634).

Tarif à prix fermes ou à prix faits. — Ceux qui contiennent des « prix faits, prix fermes, ou de gare à gare » (626).

Tarif belge. — Cette expression est synonyme de « tarif à bases constantes » (632).

Tarif commun. — 1. La caractéristique des tarifs communs est de jouer de bout en bout sur un parcours intéressant plusieurs administrations (617). Celles-ci, qui se trouvent ainsi comme associées (618), ne sont pas nécessairement toutes des administrations de chemins de fer (620, 1083), mais les administrations concurrentes de celles qui ont traité avec un chemin de fer pour un tarif commun peuvent demander à participer à ce tarif (1110). — 2. Les tarifs communs peuvent être généraux ou spéciaux (621). — 3. La plupart sont publiés au Recueil-Chaix (662-663).

Tarif conditionnel. — *Tarifs spéciaux.*

Tarif d'abonnement. — Définition (645). Ces tarifs, interdits en principe pour les marchandises (646), ont un caractère différent et sont admis pour les transports de voyageurs (647).

Tarif d'application. — On désigne sous ce nom tout tarif, tout ensemble de prix et conditions pouvant être appliqué en vertu d'une homologation ministérielle (261); cette expression s'oppose à celle de « tarif du cahier des charges » (612).

Tarif de concurrence. — Définition; dangers des tarifs de cette nature (644).

Tarif de détournement. — Synonyme de « tarif de concurrence » (644).



**Tarif de direction.** — Prix applicables dans un sens seulement; exemple (648).

**Tarif de gare à gare.** — Synonyme de « tarif à prix fermes » (626).

**Tarif de moyenne vitesse.** — Les tarifs de cette sorte sont autorisés par le cahier des charges (472) et réalisés par certains tarifs spéciaux P. V. (1098) : ils peuvent emporter des prix intermédiaires entre ceux des tarifs généraux G. V. et ceux des tarifs généraux P. V. (1099), pourvu que leurs délais soient inférieurs aux délais ordinaires de P. V. (1100).

**Tarif de rabais.** — Synonyme de « tarif d'abonnement » (645).

**Tarif de saison.** — Ces tarifs, applicables seulement à certaines époques de l'année (642), sont aujourd'hui admis (643). Exemples de tarifs de ce genre pour les voyageurs (986) et pour les denrées (1103).

**Tarif des frais accessoires.** — Cette expression s'applique à l'arrêté réglant les « frais accessoires » (640).

**Tarif de transit.** — 1. Les tarifs réduits auxquels on donne ce nom et qui s'appliquent aux marchandises traversant la France d'une frontière à l'autre (622), ne sont pas exempts de dangers (624). — 2. Les tarifs dénommés tels (953) appartiennent à la série 300 (655); ils sont soumis à des règles spéciales (954) exigeant certaines justifications (956); on les applique quelquefois comme « tarifs d'exportation » (957). — *Stations intermédiaires non dénommées; Trafic d'exportation et de transit.*

**Tarif d'exportation.** — 1. S'appliquant aux marchandises exportées (622), ces tarifs présentent de réels avantages (623). — 2. Seuls les tarifs dénommés tels (953) sont soumis à des règles spéciales (954) comportant certaines justifications (955). — 3. Les marchandises exportées de toute sorte (1081) sont reprises dans les tarifs G. V. et P. V. n° 30 (654), ainsi que dans les tarifs G. V. 400, P. V. 200, 300, 400 (1082) et, d'une manière générale, dans les tarifs de la série 300 (655). — 4. Certaines expéditions, quoique appartenant au trafic intérieur, sont considérées comme exportées, soit dans tous les cas (958), soit seulement en vertu de certains tarifs; exemple (1122). — *Stations intermédiaires non dénommées; Trafic d'exportation et de transit.*

**Tarif différentiel.** — Lorsque les taxes ne peuvent être obtenues en multipliant simplement une base unique par la distance à parcourir, le tarif est différentiel (625); si la distance peut néanmoins, suivant une formule donnée, déterminer les taxes, il est différentiel kilométrique (629).

**Tarif d'importation.** — On adresse certains reproches plus ou moins fondés (623) aux tarifs réduits pour marchandises de provenance étrangère (622).

**Tarif du cahier des charges.** — 1. C'est l'état des avantages qu'un concessionnaire de chemins de fer peut s'attribuer et des services qu'il doit en échange aux clients de son industrie (261, 280); les prix qui y figurent, calculés par tête, par pièce ou par tonne (263), comprennent un droit de péage et un prix de transport (262). — 2. Les prix du tarif du cahier des charges ne peuvent être appliqués qu'après avoir été homologués (255); ils rentrent alors dans les « tarifs d'application » (612).

**Tarif exceptionnel.** — Cette expression désigne l'ensemble des prix de transport fixés par l'Administration supérieure (260) pour certains objets (281); en réalité, son sens devrait être plus étendu (638). Quoi qu'il en soit, le tarif exceptionnel est constitué par l'article 1<sup>er</sup> d'un arrêté du 24 mars 1898 (282); c'est une sorte de « tarif maximum » (283), mais il peut être appliqué d'office (284). — *Animaux vivants, C et D; Matières dangereuses; Objets de faible densité; Objets de valeur; Petits colis.*

**Tarif général.** — *Infra, Tarifs généraux.*

**Tarif général commun.** — Il en existe un pour la G. V. (1084), dont les conditions (1085) sauf une (1087), ne dérogent pas aux tarifs généraux, et ceux-ci restent applicables (1086). Ce tarif ne peut jouer que s'il a été accepté, au moins implicitement, par l'expéditeur (1088), ou si la clause onéreuse qu'il contient se trouve, en l'espèce, sans effet (1089).

**Tarif intérieur.** — Ceux qui ne sont applicables que sur un seul réseau (617).

**Tarif international.** — Sont internationaux les « tarifs communs » à des administrations de nationalité différente (619); ceux auxquels participent des administrations françaises sont publiés au Recueil-Chaix (662-663).

**Tarif légal.** — Expression impropre pour désigner le « tarif du cahier des charges » (261).

**Tarif maximum.** — Expression insuffisamment juste, en général, pour désigner avec précision le « tarif du cahier des charges » (261).

**Tarif par zones.** — Définition (627) et exemple (965).

**Tarif plein.** — Expression inexacte employée quelquefois pour désigner le « tarif du cahier des charges » (261). — *Plein tarif.*

**Tarif postal.** — Tarif dont les prix sont invariables, quelle que soit la distance (628).

**Tarif proportionnel.** — Ceux dans lesquels les taxes s'obtiennent en multipliant par la distance une *base* unique (625); leur « représentation graphique » est une ligne droite (634).

**Tarifs et règlements.** — Les tarifs et règlements des chemins de fer dûment homologués et publiés, et même les ordres de service approuvés (471, p. 309, note 1), sont, en tant que types de contrats (198), des exceptions au droit commun (205) qui peuvent même déroger aux lois générales, mais seulement dans la limite autorisée par des lois (903). Sous cette réserve, ils doivent être appliqués strictement et à la lettre (199); il ne peut jamais y être dérogé, sous aucun prétexte (198), et leur application a un caractère légal contre lequel ne pourraient prévaloir même les renseignements erronés fournis par l'administration intéressée (201); toutefois, celle-ci devrait être rendue responsable de l'erreur consécutive, proportionnellement à la part qu'elle y aurait prise (203). — *Affiches et publications obligatoires, B; Infraction; Taxes.*

**Tarifs généraux.**

**A. — 1.** Ceux qui, ne contenant pas de *conditions* plus onéreuses que celles résultant du cahier des charges (665), dont ils précisent et complètent les dispositions (766, 846), doivent être appliqués d'office (613) et constituent ainsi le droit commun des transports par chemins de fer (664). — **2.** Les prix qu'ils stipulent sont en général plus réduits que ceux du « cahier des charges » (616).

**B. — 1.** Il n'y a pour chaque concession qu'un seul tarif général G. V. et un seul tarif général P. V. (668), encore sont-ils sensiblement les mêmes pour les deux catégories de transports (667, 859). — **2.** Ces tarifs sont en outre, en tant que conditions, identiques pour tous les grands réseaux, sans constituer cependant un « tarif commun » (669), sauf peut-être pour certaines de leurs dispositions (803, p. 530, note); les taxes, au tarif général, doivent donc être calculées séparément sur chaque réseau (670).

**C.** — Commentaire des tarifs généraux G. V. (672 et suiv.) et P. V. (807 et suiv.); les barèmes sont ordinairement de forme belge (exemple, 817); comparaison des prix des six séries sur les grands réseaux (818). Les tarifs généraux sont publiés au Recueil-Chaix (662-663).

#### Tarifs spéciaux (Généralités).

**A.** — 1. Ceux qui, à raison de leurs *conditions* onéreuses, ne peuvent être appliqués d'office (613). Exemple de tarifs qui sont généraux quoique dénommés spéciaux (1134). — 2. Les tarifs spéciaux comportent des conditions générales, sans stipulation du prix (861), qui sont applicables en principe à tous les transports aux tarifs spéciaux (860), puis un certain nombre de « tarifs numériquement désignés », contenant les prix, et dont l'application est nécessaire pour que les conditions générales puissent être appliquées aussi (861, 914); sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des « tarifs généraux » et des règles du droit commun (862). — 3. Lorsqu'une partie d'une expédition donne lieu à application d'un tarif spécial, l'expédition tout entière est soumise aux conditions de ce tarif (912, 917).

**B.** — 1. Les conditions générales des tarifs spéciaux sont identiques pour tous les grands réseaux mais sans constituer un « tarif commun » (866, 875); elles se trouvent liées à l'arrêté fixant les « frais accessoires » (315, 316). — 2. Les conditions particulières des tarifs numériquement désignés sont très diverses (919) et il importe de les consulter toujours (963). — 3. Les conditions générales et particulières des *tarifs spéciaux G. V.* et des *tarifs spéciaux P. V.* sont publiées au Recueil-Chaix (662-663).

**Tarifs spéciaux G. V.** — 1. Les conditions générales de ces tarifs (schéma, 867) sont applicables, sauf certaines exceptions, aux expéditions G. V. taxées, à la demande de l'expéditeur (868), d'après un tarif dénommé spécial (865), pourvu que la taxe en résultant soit plus réduite que celle des tarifs généraux (870). — 2. Certains tarifs spéciaux G. V. sont de véritables tarifs P. V. (1148). — *Bagages, B; Demande du tarif; Tarifs spéciaux numériquement désignés; etc.*

**Tarifs spéciaux numériquement désignés.** — Certains de ces tarifs sont applicables à toutes sortes de marchandises (1076, 1077); exemples : le tarif G. V. 17 État (1078), les tarifs G. V. et P. V. 100 (1080), P. V. 30 (1081), G. V. 400, P. V. 200, 300, 400 (1082). D'autres reprennent certaines marchandises seulement, sur la nature desquelles on est renseigné par leur numéro (654).

**Tarifs spéciaux P. V.** — Schéma (876) et plan d'études (877) des conditions générales de ces tarifs; insuffisance du titre sous lequel elles ont été publiées (875) Elles sont applicables à toute expédition P. V. taxée d'après un tarif dénommé spécial (875), pourvu que la taxe en résultant soit plus réduite que celle des tarifs généraux (880). — *Délai du contrat d'expédition, B-1; Demande du tarif; Tarifs spéciaux numériquement désignés.*

**Tarif temporaire permanent.** — Synonyme de « tarif de saison » (642).

**Tarif temporaire proprement dit.** — Ceux qui tombent de plein droit au bout d'un certain temps (641); exemples (1082).

**Taxes.** — Toute taxe perçue sur le chemin de fer doit, quelle qu'en soit la nature (257), avoir fait l'objet d'une approbation administrative (254). D'autre part, les tarifs homologués ayant force de loi, toute taxe erronée doit être redressée au profit de qui de droit (201); mais, en cas de « bonne lettre de voiture » le chemin de fer n'a affaire, à ce point de vue, qu'à l'expéditeur (233). — *Calcul des taxes; Itinéraire, A-1; Minimum de perception; Prix de transport; Tarifs spéciaux, A-3.*

**Téléphone.** — Il peut être employé, sous certaines conditions, pour les « avis d'arrivée » (367) ainsi que pour les communications relatives aux « demandes de wagons » (906, 907).

**Témoignage.** — *Preuve du contrat de transport*, B-2.

**Térébenthine.** — Tarifs P. V. 15, 115, etc. (1129).

**Terres à couleurs.** — Tarifs P. V. 17, 117, etc. (1131).

**Terres servant aux arts et métiers.** — Tarifs P. V. 12, 112, etc. (654, 1126).

**Textiles.** — Tarifs P. V. 20, 120, etc. (654, 1133).

### Timbre.

**A.** — 1. Le timbre est exigible, en principe, pour les « lettres de voiture » (34); le droit est de 70 centimes par titre (34). — 2. Après diverses péripéties, un droit de timbre actuellement fixé, d'une manière générale, à 35 centimes pour la G. V. et à 70 centimes pour la P. V. (248), est dû sur l'original des « récépissés » de chemins de fer (249) et sur les bulletins de « bagages non accompagnés » (1013, p. 669, note). — 3. Un droit de timbre spécial est perçu sur les cartes, bons et permis ayant le caractère d'une faveur (245) mais non sur ceux qui sont délivrés en vertu d'un tarif (1042).

**B.** — 1. Sont assujettis au droit de timbre-quittance (lorsque la somme perçue excède 10 francs) : les « billets de place » (246), les « bulletins de bagages » (247) et la quittance du port dû explicitement donnée sur le double non timbré du récépissé (250); ce droit n'est pas exigible lorsque la quittance du port payé est donnée sur le récépissé timbré (250). — 2. Les procès-verbaux de contravention à la police des chemins de fer sont timbrés en débet (228 et 585, p. 402, note 2); les simples constatations, au comptant (229 et 587, p. 403, note 2).

**C.** — Les préposés de l'enregistrement ont le droit de se faire communiquer les livres d'expéditions et d'arrivages, les registres à souches des récépissés (231), les registres de factage des entrepreneurs de transports (251); ils doivent, pour mieux assurer le respect des dispositions fiscales relatives au « groupage », s'entendre, à cet effet, avec les « commissaires de surveillance administrative » (253).

**Tissus.** — Tarifs P. V. 20, 120, etc. (654, 1133).

**Tôle d'acier ou de fer.** — Tarifs P. V. 14, 114, etc. (1127).

**Tourbe.** — Tarifs P. V. 7, 107, etc. (1121 et suiv.).

**Tours de faveur.** — Ils sont interdits sur les chemins de fer (188). — *Principe de l'égalité.*

**Trafic d'exportation et de transit.** — 1. La fixation et l'homologation des taxes pour les transports de ce trafic, bénéficient de facilités spéciales (430) d'une certaine importance pour les « tarifs d'exportation » (432) et plus grandes encore pour les « tarifs de transit » (433) remplissant certaines conditions (434). — 2. En général, les conditions des tarifs généraux restent applicables dans leur intégralité (962). — *Affiches et publications obligatoires*, A-3; *Groupage*, 2; *Prix de transport*, C-2; *Tarif de transit*; *Tarif d'exportation*.

**Trafic direct, trafic intérieur.** — Définitions (618). Lorsque pour un parcours en trafic direct il n'existe pas de tarif commun, les tarifs des divers réseaux sont successivement appliqués (671).

**Train complet (Clause du).** — *Wagon complet.*

**Trains de voyageurs.** — 1. Le règlement qui limite le nombre des voitures dans les trains met les administrations dans l'obligation de dédoubler les trains insuffi-

sants (186). — 2. On divise les trains, au point de vue technique, en trains ordinaires et à composition restreinte; trains spéciaux, facultatifs et réguliers (187); trains de jonction (514, p. 355, note). Au point de vue commercial l'expression train spécial a une tout autre signification qu'au point de vue technique (977); ces sortes de trains sont réglementés dans les tarifs G. V. 4 (654), d'une manière qui paraît peu compatible avec les dispositions du cahier des charges (977). — *Voyageur*.

**Trains pour les marchandises à G. V.** — Les trains utiles, c'est-à-dire ceux auxquels doit normalement être remise une expédition donnée (489), sont, en principe, les trains de voyageurs comportant des voitures de toutes classes (494); mais certains tarifs prévoient le transport par des trains spécialement désignés (1059, 1092).

**Traités particuliers.** — Ils sont interdits sur les chemins de fer (188) sauf lorsqu'ils sont passés avec les administrations de l'État (646, 1169). — *Principe de l'égalité*.

**Tramways.** — Voies ferrées empruntant sur tout ou partie de leur parcours le sol des routes ordinaires (161).

**Transmission et transbordement.** — 1. Opérations de gare et de manutention aux points de transit (349), rémunérées par des « frais accessoires », même, en principe, en cas d'application de « tarifs spéciaux » (936, 938), pour les transports à P. V. (350) de marchandises (351, 828), de voitures et d'animaux (352, 843); pour les animaux dangereux il ne peut être dû que des frais de transmission (353). — 2. Calcul de la taxe en cas de « trafic direct », par tarif commun (939) ou par tarifs intérieurs (940); exemple d'application (942).

**Transports funéraires.** — *Pompes funèbres*.

**Transports internationaux.** — 1. Définition (1289) et exemple (1290). L'unité de contrat (1291) et la pluralité de législations applicables sont nécessaires à la notion de transport international (1292). — 2. Le contrat se forme d'après les lois du pays de départ (1293); la livraison s'effectue suivant les lois du pays d'arrivée (1294); les prix, délais, etc., s'appliquent conformément aux lois des divers pays traversés (1295); quant aux principes applicables à la responsabilité (1296) et à la procédure (1297), ils sont des plus incertains, même en cas d'application d'un tarif international (1298). — 3. La « convention de Berne » réalise l'unité de réglementation pour les transports auxquels elle s'applique (1292). Les transports internationaux deviennent alors obligatoires (1304) et d'ailleurs certains tarifs renvoient à cette convention (1113). — *Contrat d'expédition, B; Duplicata de la lettre de voiture; Lettre de voiture, B-2; etc.*

**Tribunal civil.** — *Compétence razione materiæ*.

**Tribunal de commerce.** — *Compétence razione materiæ*.

**Tunisie.** — Est considérée par les tarifs comme pays d'exportation (955, 958).

**Tuyaux en fonte.** — Tarifs P. V. 14, 114, etc. (1127).

**Uniforme.** — *Agents du chemin de fer, 1; Commissaires de surveillance administrative, A.*

Valeurs. — *Coupons; Objets de valeur.*

Valserine (vallée de la). — Cette région bénéficie dans les tarifs d'un régime spécial (958).

Vente de l'objet transporté. — 1. Elle peut être ordonnée par le juge en vertu de l'article 106 du Code de commerce (59) ou même faite sans formalités, par le voiturier, sous sa responsabilité (60). Il y est procédé par le Domaine pour les objets enregistrés et non réclamés (61). — 2. Pour les colis postaux, la vente est autorisée dès que l'objet est sur le point de se corrompre (1261); les frais et le produit en sont distribués suivant des prescriptions très précises (1262). — *Dépôt des bagages, 2; Magasinage, 2.*

### Vérification des colis.

A. — 1. Le chemin de fer a le droit de s'assurer, en requérant l'ouverture des colis (226), de l'exactitude de la « déclaration d'expédition » (225); mais ce droit est restreint, pour les colis G. V., au cas de fraude présumée (227). « Procès-verbal » est dressé de l'ouverture (228). — 2. Le transporteur a également le droit de s'assurer du contenu des « colis postaux » (1248) et des expéditions remises sous le régime de la « convention de Berne » (1316). — *Contrat d'expédition, B.*

B. — 1. Le destinataire a le droit de vérifier, avant d'en prendre livraison, les colis qui lui sont présentés (38), même en wagons plombés (1073) et même s'il s'agit de colis postaux (1248). Il est prudent de sa part de procéder à cette vérification (150), et si le voiturier la rend impossible la liberté de la livraison se trouve viciée (157). — 2. En cas de contestation ou de refus, la vérification des colis est faite judiciairement (123, 124). — *Contrat d'expédition, A-2; Expertise sommaire.*

Verrerie. — Tarifs P. V. 21, 121, etc. (654, 1136).

Vice propre. — Définition (97). Il ne se présume pas (100, 772), mais, lorsqu'il est prouvé qu'il a été la cause du dommage, il exonère le voiturier (86, 91, 95), à l'égard de toute partie, même non commerçante (98).

Vinaigres. — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268); tarifs P. V. 6, 106, etc. (1118 et suiv.).

Vin doux. — *Dimanches et jours fériés.*

Vins. — 2<sup>e</sup> classe du cahier des charges (268); tarifs P. V. 6, 106, etc. (1118 et suiv.).

Voies des ports. — Ce sont ordinairement des embranchements publics (1203) sur lesquels les taxes sont perçues d'après les dispositions y relatives des tarifs P. V. 29 et 129 (863). Nomenclature des voies des ports exploitées par les grands réseaux (1203). — *Accidents de personnes, B.*

Voies, gares et ouvrages fixes. — Ils doivent être constamment maintenus en bon état (178). — *Installations des gares, de la voie, etc.*

Voitures à voyageurs roulant sur rails. — Dispositions du « cahier des charges » (271) et des tarifs généraux P. V. (840, 841). Les véhicules de l'espèce figurent également, avec des prix plus élevés, dans les tarifs G. V. 4 (974), mais le tarif du cahier des charges ne paraît pas applicable (842, 975). — *Matériels transportés, A; Stationnement des wagons, 3.*

**Voitures cellulaires.** — *Services pénitentiaires.*

**Voitures de déménagement.** — Dispositions du cahier des charges (277) et des tarifs généraux P. V. (830). Ne figurent nommément dans aucun tarif spécial (1066). — *Voitures ordinaires.*

**Voitures des pompes funèbres.** — *Pompes funèbres.***Voitures ordinaires.**

**A. — 1.** Prix de transport, d'après le « cahier des charges » (272) et d'après les tarifs généraux G. V. (750) et P. V. (829), pour les voitures à un et à deux fonds (définition jurisprudentielle du mot fond, 276). Ces prix, qui comprennent, pour la G. V. seulement (831), le transport de deux ou trois personnes (273), ne paraissent devoir être appliqués dans aucun cas, malgré ce qu'on pourrait inférer des tarifs généraux G. V. (751) et P. V. (829), aux voitures à bras, brouettes, voitures d'enfants (274), ni aux voitures démontées (275). — **2.** Les voitures ne peuvent être acceptées que de et pour les gares ayant des quais permettant le chargement et le déchargement (763, 839). Incertitude de la réglementation en ce qui concerne la nomenclature de ces gares (839). — *Avis d'expédition ; Gabarit.*

**B. —** Les voitures sont reprises dans les tarifs G. V. et P. V. 28, 128 et 328 (654, 1055, 1066). Elles sont classées dans le tarif G. V. 128 en plusieurs sortes (1055, 1067) et taxées au poids ou à la pièce (1056) avec, comme conditions : « manutention » obligatoire dans certains cas (1057) ; « délai » calculé sur des trains désignés (1058) ; transport sur « wagons découverts » (1060) ; privation du droit de laisser monter des voyageurs dans les véhicules transportés (1064). Les conditions des tarifs G. V. 328 (1065) et P. V. 128 (1067) sont analogues. — *Déclaration d'expédition, B-1.*

*Enregistrement (opération de gare), A ; Magasinage ; Manutention au départ et à l'arrivée, 2.*

**Voiturier.** — **1.** Celui qui, moyennant salaire, se charge d'exécuter un transport (2). Articles des Codes applicables à son industrie (8). — **2.** Il doit : inscrire sur ses « registres » les objets dont il se charge (30, 48) ; assurer le transport du « voyageur » dans les conditions convenues (47) ; livrer de même les objets transportés, dûment conservés (51), au « destinataire » (47), à moins qu'il ne soit pas payé des sommes à lui dues (44) ou qu'il est chargé de recouvrer (53). S'il lui est impossible de se conformer strictement aux clauses du contrat, il doit prendre, sous sa responsabilité, les mesures que la situation commande (50). — *Contributions indirectes ; Livraison ; Privilège.*

**Voyages circulaires.** — Font l'objet de billets spéciaux (985) dans les tarifs G. V. 5 (654).

**Voyageur.**

**A. — 1.** Il doit mettre le voiturier à même d'exécuter le contrat (35) et se conformer, pendant le voyage, aux règlements de l'entreprise avec laquelle il a traité (36), règlements dont il a le devoir de s'informer (49). — **2.** Sur les chemins de fer, il doit toujours trouver place dans les trains annoncés par les horaires (185, 207), à moins que la capacité de trafic de la ligne ne soit atteinte (186), mais il est tenu de se munir d'un « billet de place » (192, 206) ; d'autre part, il est astreint, pour sa personne, à l'observation de certaines règles (193), et pour ses « bagages », en ce qui concerne les « matières dangereuses », aux mêmes obligations qu'un « expéditeur » quelconque (195, 219). — *Fumeurs ; Signal d'alarme.*

**B. — 1.** Prix de transport pour les trois classes, d'après le cahier des charges (264) et d'après les tarifs généraux, pour les voyageurs à « plein tarif » (673) et les enfants

(675). — 2. Tout voyageur sans titre de parcours valable peut être obligé de payer le prix de sa place (686), sauf à en obtenir plus tard le remboursement (688); notamment si son « billet de place », égaré, est retrouvé (689). S'il ne peut ou ne veut payer, il n'est pas permis de le mettre en état d'arrestation (687). — 3. Les conditions générales des « tarifs spéciaux G. V. » ne sont pas applicables aux voyageurs (865); les tarifs spéciaux G. V. 1 pour billets simples (654) sont, du reste, de véritables tarifs généraux (964).

*Bagages ; Billets d'aller et retour ; Contrat de voyage ; Contributions indirectes ; Déclassement ; Émigrants ; Places de luxe ; Trains de voyageurs ; Voitures à voyageurs roulant sur rails ; Wagons-lits.*

**Voyageur de commerce.** — Bien que les conventions ne produisent, en général, d'effet qu'entre les parties qui y ont pris une part directe (66), la jurisprudence admet la responsabilité du voiturier pour perte, retard ou avarie de bagages, à l'égard du voyageur de commerce et de son patron (67). — *Échantillons, 1.*

### Wagon complet.

**A.** — 1. Distinction entre la clause du wagon complet et celle du « minimum de tonnage. » (916). Textes réglementaires pour la taxation des wagons complets et des excédents (912). Exemple d'application (913). — 2. La superficie des wagons (1029) ou leur capacité (1116) servent parfois de base au calcul des taxes. — 3. Exemple d'une clause de train complet (1117).

**B.** — 1. L'expéditeur qui effectue le chargement a la faculté d'utiliser la totalité du wagon (910) bien que celui-ci ne lui soit pas nécessairement réservé (911). — 2. Le wagon est complet quand la capacité totale est occupée ou la limite de poids atteinte (915); il peut être constitué, sous certaines conditions, par des marchandises de diverse nature (918 à 922), même groupées par plusieurs expéditeurs (920), pourvu qu'elles ne puissent se nuire entre elles (921).

*Demandes de wagons ; Fourniture des wagons.*

**Wagons découverts.** — 1. Si le tarif est muet à cet égard, l'expéditeur n'a pas à se préoccuper du bâchage (902); critique de la jurisprudence contraire (903). Le transport sur wagons découverts en vertu des prescriptions du tarif devient le « fait de l'expéditeur » (1060), qui dès lors est responsable de l'absence (1061) ou de la défectuosité du bâchage (1062). — 2. Exemple de clauses de ce genre applicables aux denrées (1105); exemple de clause laissant à l'arbitraire de la compagnie le choix du wagon (1108); d'autres mettant explicitement à la charge de l'expéditeur le bâchage des wagons (1115) ou des colis (1130); d'une autre de laquelle il résulte que le bâchage est une opération distincte de celle du chargement (1149). — 3. Les clauses de transport à découvert, s'appliquant à des « matières dangereuses », prennent un aspect particulier (1141) : elles doivent se plier aux exigences de la réglementation spéciale (1182, 1183). — 4. Pour les transports internationaux régis par la « convention de Berne », l'emploi de wagons découverts en vertu du tarif est une cause d'exonération de responsabilité (1345), et même de présomption de non-responsabilité (1346). — *Pertes, manquants et avaries.*

**Wagons des particuliers.** — Les transports de marchandises dans des wagons appartenant à des particuliers sont réglés soit par les tarifs G. V. 21 (654) ou P. V. 29 et 129 (863), qui ne sont pas, à proprement parler, des tarifs spéciaux (1204), soit par les tarifs applicables à la marchandise elle-même (1206). Les wagons doivent



d'ailleurs être immatriculés sur un réseau, et sont, dès lors, au point de vue de la responsabilité du contrat de transport, considérés comme faisant partie du matériel de ce réseau (1205). — *Stationnement des wagons.*

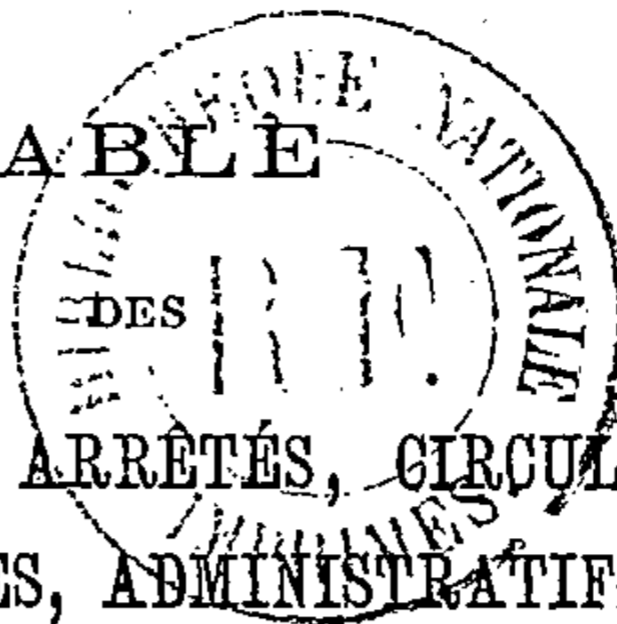
**Wagons-lits.** — La Société internationale des wagons-lits est indépendante des administrations de chemins de fer sur les rails desquels circule son matériel (973).

**Wagons roulant sur rails.** — Dispositions du cahier des charges (271) et des tarifs généraux P. V. (840, 841); les dispositions du cahier des charges ne paraissent pas s'appliquer aux wagons des particuliers (842). — *Matériels transportés, A.*





# TABLE



## LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, CIRCULAIRES DOCUMENTS PARLEMENTAIRES, ADMINISTRATIFS ET JUDICIAIRES MENTIONNÉS, CITÉS OU COMMENTÉS

**NOTA.** — Dans cette table, lorsque plusieurs numéros correspondent à un même document, ceux qui sont imprimés en caractères gras renvoient aux citations et commentaires les plus importants. — La lettre J, jointe à un nombre par un trait d'union, indique qu'il s'agit d'un texte de jurisprudence imprimé en petits caractères, ou d'une mention faite dans un texte de cette nature ; la lettre N, qu'il s'agit d'une note en bas de page ; les indications numériques entre parenthèses désignent les paragraphes des numéros qui comportent des subdivisions.

### I. — DOCUMENTS LÉGISLATIFS, RÉGLEMENTAIRES, PARLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIFS

#### 1<sup>o</sup> Articles des codes

##### CODE CIVIL

1 : 202.	1147 : 63, 64, 65 75, 79, 98, 103, 108.
2 : 1188-J.	1148 : 73, 210.
16 : 1387.	1149 et suiv. : 68, 210.
102 : 602.	1149 : 69, 70-J, 81.
111 : 131.	1150 : 67, 69, 70, 81, 112, 1033, 1372.
201 : 203.	1151 : 70, 112, 1372.
202 : 203.	1152 : 69, 110.
549 : 203.	1159 : 771-N.
550 : 203.	1160 : 771-N.
717 : 386.	1162 : 699-N.
1101 à 1369 : 9.	1165 : 66, 118.
1108 : 203-N, 234.	1172 : 771-N.
1109 et suiv. : 203.	1174 : 993.
1109 : 203-N.	1185 : 104.
1121 : 16, 32, 118, 1216-J.	1186 : 435.
1131 : 111, 203-N, 210, 994.	1187 : 436.
1133 : 111, 994.	1230 : 106.
1134 : 198, 202-J, 1189, 1205-J.	1235 : 210.
1135 : 1205-J.	1240 : 203.
1137 : 51, 903.	1245 et suiv. : 1205-J.
1142 à 1145 : 14.	1282 : 212.
1146 : 106.	1315 : 65, 79.

*Code civil (suite) :*

1325 : 28.	1784 : 73, 79, 80, 86, 92, 94, 95-J, 98 539, 772, 903, 994-J, 1039.
1329 à 1331 : 19.	1785 : 30, 48, 165, 321.
1341 et suiv. : 33.	1786 : 49, 144-J, 165.
1341 : 18, 20, 21.	1881 : 73.
1347 : 18.	1915 à 1963 : 10.
1348 : 18, 83.	1927 : 51, 903.
1353 : 20, 83.	1928 : 51.
1355 : 20.	1929 : 73.
1370 : 62.	1932 : 51, 793.
1371 à 1381 : 12.	1947 : 41.
1375 : 203.	1951 : 51.
1382 et suiv. : 12, 77, 78, 80, 82, 114, 158, 181, 202, 203, 234, 526, 538, 542-J, 555, 1045, 1161.	1952 : 51.
1382 : 62, 64, 66, 68, 85-J, 114-J, 118, 201-J, 203-J, 204, 372-J, 415-J, 550-J, 1266, 1368.	1954 : 71.
1383 : 62, 64, 85-J, 203-J, 550-J, 1368.	1984 à 2010 : 11.
1384 : 62, 115, 529, 530, 531, 535-J, 550-J, 779, 1343.	1984 : 32.
1385 : 62.	1989 : 52.
1386 : 62.	1991 : 52.
1583 : 120, 203-N.	1992 : 52, 160.
1584 : 38.	1993 : 56.
1585 : 120.	1994 : 121.
1587 : 38, 120.	1998 : 779.
1717 : 1205-J.	1999 : 41.
1720 : 1205-J.	2102 : 8, 30, 43, 44, 45, 46, 784, 1220
1721 : 1205-J.	2220 : 134.
1724 : 1205-J.	2221 : 134.
1732 : 1205-J.	2244 : 134.
1772 : 73.	2246 : 134.
1773 : 73.	2247 : 134.
1779 : 2, 8, 79-J.	2248 : 134, 610-J.
1782 à 1786 : 8, 1343.	2257 : 134.
1782 : 10, 51, 903, 1205-J.	2260 : 134.
1783 : 87, 221, 1266.	2261 : 134.
	2262 : 135.
	2279 : 386.
	2280 : 386.

## CODE DE PROCÉDURE CIVILE

59 : 131, 602.	303 : 124.
69 : 602-J, 604-J, 607.	397 : 134-N.
166 : 1387.	407 et suiv. : 58.
167 : 1387.	420 : 132, 603, 604.
169 : 606-N.	424 : 606-N.
170 : 606-N.	541 : 140.
283 : 608.	1003 à 1028 : 130.
302 et suiv. : 58, 124.	1037 : 151-N.
302 : 124.	

## CODE DE COMMERCE

1 : 125.	43 : 602-J.
15 : 48, 241.	92 : 26.
41 : 21.	96 à 102 : 8.
42 : 602-J.	96 : 48.

97 : 73, 105, 108, 462-J, 1205-J.	104 : 70-J, 73, 105, 108, 372-J, 804.
98 : 73, 86, 92, 98, 772.	105 : 4, 13, 146 à 160, 903, 1285, 1391, 1396.
99 : 93, 1343.	106 : 13, 44, 57, 59, 60, 64, 123, 124, 903, 1288, 1313, 1389, 1390.
100 : 120.	107 : 159.
101 : 15, 25, 31, 218, 372-J, 1343.	108 : 4, 140, 141 à 145, 146, 155-J, 159, 903, 1285, 1363.
102 : 4, 25, 27, 29, 33, 104, 110, 792, 1051.	109 : 19.
103 à 108 : 8.	281 : 26.
103 : 73, 79, 80, 86, 92, 94, 95-J, 97, 98, 99, 539, 552, 553, 744, 772, 903, 994, 1019, 1032, 1039, 1041, 1061-J, 1062, 1072, 1125, 1128, 1205-J, 1266, 1343, 1344.	631 : 125.
	632 : 7, 125.
	638 : 7.

## CODE DE COMMERCE ALLEMAND

396 : 1350.

427 : 1350.

## CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE

1 : 116.	63 : 128, 133.
3 : 116, 117, 128.	64 : 128.
8 : 585-N.	130 : 128.
9 : 535.	160 : 128.
11 : 585-N.	182 : 128.
16 : 535, 585-N.	483 : 535.
17 : 535.	637 : 136.
20 : 535.	638 : 136.
29 : 585.	640 : 136.

## CODE PÉNAL

320 : 128.

419 : 1211-N.

373 : 585-N.

## 2° Lois, décrets, arrêtés, circulaires et documents divers

## a) Désignés par leur date et classés par ordre chronologique

1790	22 avril . . .	Décret-loi . . . . .	42.
—	16-24 août . . .	Décret-loi . . . . .	994.
1793	24-30 juillet.	Décret. . . . .	242-N.
An III	16 fructidor.	Loi . . . . .	994.
An IV	10 vendém..	Loi . . . . .	676-N.
An V	5 nivôse. . .	Loi . . . . .	1266.
An VI	9 vendém..	Loi . . . . .	242.
An VII	13 brumaire.	Loi . . . . .	34-N, 587-N.
—	22 frimaire .	Loi . . . . .	587-N.
—	6 prairial . .	Loi . . . . .	342.
An XIII	30 floréal. . .	Décret. . . . .	165-N.
1808	28 août. . . .	Décret. . . . .	165-N.
1809	3 janvier . . .	Décret. . . . .	34.

1810	20 avril . . .	Loi . . . . .	79-J, 372-J, 1205-J.
—	13 août. . . .	Décret . . . . .	61, 165-N, 385.
1817	25 mars . . .	Loi . . . . .	165-N.
1820	4 février . .	Ordonnance . . . .	165-N.
1827	27 sept. . . .	Ordonnance . . . .	165-N.
—	22 déc. . . . .	Contrat privé. . . .	1188.
1833	28 juin. . . .	Loi . . . . .	242.
1838	25 mai. . . . .	Loi . . . . .	126.
—	2 juillet. . . .	Loi . . . . .	242.
1841	3 mai. . . . .	Loi . . . . .	431-N.
1842	11 juin. . . .	Loi de finances. . .	34-N.
—	11 — . . . . .	<i>Loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer. . . . .</i> 166, 167, 168, 169, 172, 173.	
1845	15 juillet. . .	<i>Loi relative à certaines lignes : 1211.</i>	
—	15 — . . . . .	<i>Loi sur la police des chemins de fer :</i>	
		Généralités. . . . .	166, 168, 169, 172, 173, 230, 546 (II), 561, 585, 983, 997, 1239.
		Article 1 . . . . .	190.
		— 19 . . . . .	170-J.
		— 21 . . . . .	168, 169, 172, 181, 200, 204, 216, 223, 224, 228, 230, 481, 550-J, 561, 565, 739, 1183.
		— 22 . . . . .	162, 527 à 532, 536, 1270, 1343.
		— 23 . . . . .	228, 229, 535, 561-N, 997.
		— 24 . . . . .	228, 229.
1846	15 nov. . . . .	<i>Ordonnance sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer :</i>	
		Rapport au Roi	185, 188.
		Généralités. . . . .	166, 169, 176-N, 184-N, 230, 585, 665, 771, 1239.
		Article 1. . . . .	463.
		— 2. . . . .	178.
		— 7 à 15. . . . .	179.
		— 9 . . . . .	179, 895.
		— 15 . . . . .	173, 179, 407, 903.
		— 16 à 43 . . . . .	180.
		— 16 . . . . .	180, 185 à 187.
		— 17 . . . . .	180, 186, 564.
		— 20 . . . . .	180, 895.
		— 21 . . . . .	180, 195, 216, 217, 1177.
		— 23 . . . . .	179, 180, 565.
		— 24 . . . . .	179, 180.
		— 26 . . . . .	180, 551 (X).
		— 37 . . . . .	180, 541 (III).
		— 38 . . . . .	180, 541 (IV et VI).
		— 42 . . . . .	180, 554, 895.
		— 43 . . . . .	180, 446, 447, 465, 491, 997.
		— 44 à 50 . . . . .	254-N, 1249.
		— 44 . . . . .	254, 255, 257, 413, 430, 1211.
		— 45 . . . . .	255, 260, 419, 612.
		— 46 . . . . .	258, 281.
		— 47 . . . . .	257, 281, 282, 310, 315, 318, 402.
		— 48 . . . . .	202, 425 à 427, 430.

(1846	15 nov.) . . .	Ordonnance sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (suite) :	
		Article 49 . . .	256, 413, 417, 419, 420, 426, 427, 430, 432.
		— 50 . . .	184, 188, 217, 223-J, 231, 234, 321, 461, 472, 480, 481, 895.
		— 51 . . .	572, 579.
		— 52 . . .	572.
		— 53 . . .	895.
		— 55 . . .	584.
		— 56 . . .	176.
		— 57 . . .	190, 526, 550-J.
		— 58 . . .	192, 193, 206, 210, 211, 534, 565, 685, 739, 983, 1166.
		— 60 . . .	179, 407, 698, 732, 740.
		— 61 . . .	194, 195, 216, 219, 776, 1176.
		— 62 . . .	731, 732, 733, 740.
		— 63 . . .	377.
		— 64 . . .	260-N.
		— 66 . . .	183.
		— 69 . . .	177, 558.
		— 72 . . .	591, 592, 596, 895.
		— 74 . . .	179.
		— 76 . . .	169, 170, 181, 200, 223-J, 425, 997, 1212.
		— 77 . . .	169.
		— 78 . . .	169.
—	31 déc. . .	Circ. ministérielle . . .	558.
1848	29 juillet . . .	Arrêté du chef du pouvoir exécutif : . . .	579.
1850	27 février . . .	Loi . . . . .	579, 583.
—	15 avril . . .	Circ. ministérielle . . .	423-N.
—	7 sept. . . .	Circ. ministérielle . . .	578-N.
1852	27 mars . . .	Décret . . . . .	177.
—	25 déc. . . .	Sénatus-consulte . . .	431.
1853	21 janvier . . .	Circ. ministérielle . . .	1156-N.
1854	10 mars . . .	Circ. ministérielle . . .	423-N.
—	3 juillet . . .	Circ. ministérielle . . .	676-N, 687.
1855	30 juin . . .	Circ. ministérielle . . .	475.
—	14 juillet . . .	Loi . . . . .	242, 243, 324.
1856	29 mars . . .	Avis du comité consultatif des chemins de fer : . . .	475.
—	25 mai . . . .	Arrêté ministériel . . .	475, 496.
—	25 juin . . . .	Loi . . . . .	1246, 1255, 1266.
—	1 <sup>er</sup> sept. . . .	Arrêté ministériel . . .	475.
—	13 déc. . . .	Circ. ministérielle . . .	170-J.
1857	15 février . . .	Arrêté ministériel . . .	475.
—	1 <sup>er</sup> août . . . .	Décret . . . . .	458.
—	20 — . . . .	Décis. ministérielle . . .	1015.
1858	31 mars . . . .	Circ. ministérielle . . .	785.
—	15 juin . . . .	Circ. ministérielle . . .	1170.
1859	15 avril . . . .	Arrêté ministériel . . .	475, 521.
—	4 juin . . . .	Loi . . . . .	1246.
1860	25 janvier . . .	Arrêté ministériel . . .	646, 1169.
—	20 août . . . .	Circ. ministérielle . . .	484, 521.
1861	9 février . . . .	Circ. ministérielle . . .	810.
—	14 — . . . .	Circ. ministérielle . . .	1193-N.
—	5 nov. . . . .	Arrêté ministériel . . .	497-N.

(1861)	25 (nov.) . .	Circ. ministérielle .	613.
1862	3 avril . .	Circ. ministérielle .	223-N, 725-726.
—	26 — . .	Décret . . . . .	430, 431, 432, 433, 434, 626, 1083-J.
1863	(sans date) .	Travaux de la commission d'enquête :	497.
—	23 janvier .	Circ. ministérielle .	423-N.
—	20 avril . .	Arrêté ministériel .	385, 386.
—	1 <sup>er</sup> mai . .	Convention . . . . .	458.
—	13 — . .	Loi de fin. (art. 10) .	231, 235, 237, 238, 239-J, 248, 249, 251, 253.
—	11 juin . .	Décret . . . . .	458.
—	23 — . .	Circ. ministérielle .	447.
—	26 octobre .	Circ. ministérielle .	790.
1864	1 <sup>er</sup> août . .	Décret . . . . .	434.
—	8 — . .	Dépêche min. . . . .	687.
—	15 déc. . .	Traité . . . . .	1189.
1866	26 février .	Circ. ministérielle .	232.
—	9 mars . .	Décis. ministérielle .	1173-N.
—	19 mai . .	Circ. ministérielle .	422.
—	12 juin . .	Arrêté ministériel <i>sur la fixation des délais :</i>	
		Généralités . . . . .	474, 475, 490, 1085, 1256, 1341.
		Article 2 . . . . .	460-J, 462-J, 482, 483-J (II), 489 à 491, 494, 517, 699-N, 794.
		— 3 . . . . .	478, 505, 508, 511, 517, 794.
		— 4 . . . . .	459, 462-J, 517, 524, 794.
		— 5 . . . . .	459 à 464, 505, 517, 519, 520, 523, 794, 896, 1011, 1222, 1341-J.
		— 6 . . . . .	476, 482, 505, 857, 887-J.
		— 7 . . . . .	476, 496, 497, 499, 500, 502, 505, 857, 887.
		— 8 . . . . .	476, 497, 499, 500, 502, 505, 857, 887.
		— 9 . . . . .	476, 505, 508, 511, 857.
		— 10 . . . . .	476, 478, 517, 524, 857.
		— 11 . . . . .	476, 857, 887-J.
		— 12 . . . . .	443-N, 857.
		— 13 . . . . .	459 à 464, 522, 523, 857, 896.
		— 14 . . . . .	794, 857.
		— 15 . . . . .	231, 791.
—	15 juin . .	Circ. ministérielle .	1165, 1168.
—	1 <sup>er</sup> août . .	Règlement des compagnies :	1072.
1870	27 juillet .	Loi . . . . .	171-N.
1871	23 août . .	Loi . . . . .	246 à 248, 250.
—	16 sept. . .	Loi . . . . .	242.
1872	24 février .	Circ. ministérielle .	42-N.
—	28 — . .	Loi . . . . .	34-N, 231, 248, 250.
—	30 mars . .	Loi . . . . .	235, 248, 250, 251, 252, 253, 309, 585.
1873	25 janvier .	Loi . . . . .	1246, 1266.
—	21 juin . .	Loi . . . . .	52.
1874	19 février .	Loi . . . . .	790-N.
—	21 mars . .	Loi . . . . .	244.
—	9 mai . .	Arrêté ministériel .	459-N.
—	16 — . .	Circ. ministérielle .	250-N.
—	15 juillet .	Décret . . . . .	966.
1877	1 <sup>er</sup> janvier .	Traité international	1228-N.
—	15 mars . .	Arrêté ministériel .	497.



1878	26 mars . . .	Loi de finances. . .	244.
—	29 août . . .	Circ. ministérielle .	423.
—	30 octobre .	Circ. ministérielle .	422.
—	1 <sup>er</sup> nov. . .	Traité international	1228-N.
—	6 déc. . .	Arrêté ministériel .	491, 1085.
1879	7 avril . . .	Loi . . . . .	1266.
—	17 — . . .	Décis. homologative	811.
—	31 juillet. .	Circ. ministérielle .	562.
—	3 nov. . .	Arrêté ministériel .	512, 1085.
1880	24 mars . . .	Dépêche min. . .	429.
—	11 juin . . .	Loi . . . . .	168-N, 169, 171-N, 255-J, 1186.
—	16 juillet. .	Circ. ministérielle .	423.
—	23 — . . .	Circ. ministérielle .	420, 421.
—	2 nov. . .	Convention . . . . .	1230, 1231, 1234.
—	3 — . . .	Convention internationale :	1228-1229, 1230-N.
—	29 déc. . .	Arrangement et traité :	512-N.
1881	14 février .	Arrêté ministériel .	1085.
—	15 — . . .	Circ. ministérielle .	580-N.
—	3 mars . . .	Loi . . . . .	1229, 1230.
—	21 mai . . .	Décret . . . . .	242.
—	21 juillet. .	Loi . . . . .	408.
—	19 sept. . .	Décret . . . . .	1229.
—	11 nov. . .	Décret . . . . .	512-N.
1882	22 juin . . .	Décret . . . . .	408.
—	19 août . . .	Traité . . . . .	1189.
1883	(Dates div.).	Conventions. . . . .	883, 929.
—	12 mai . . .	Arrêté ministériel .	459-N, 794, 857, 1225.
1884	16 mars . . .	Arrêté ministériel .	1222.
—	2 juillet. . .	Circ. ministérielle .	411.
—	5 — . . .	Arrêté ministériel .	541 (V).
—	14 août . . .	Décis. homologative	1189
—	24 déc. . .	Circ. ministérielle .	411.
1885	20 janvier .	Arrêté ministériel .	1259-N.
1886	29 déc. . .	Arrêté ministériel .	497.
1888	11 avril . . .	Loi . . . . .	141, 142, 144 à 147, 149, 151, 152, 156, 157.
—	4 juillet. . .	Circ. ministérielle .	854, 915.
—	28 sept. . .	Circ. ministérielle .	424.
1889	22 janvier .	Décis. ministérielle.	1202.
—	17 juillet. .	Loi de finances. . .	248-N.
—	26 déc. . .	Loi . . . . .	248-N.
1890	28 juillet. .	Dépêche min. . .	339.
—	14 octobre .	Convention internationale de Berne ( <i>Voir plus loin, § 10 des documents sans indication de dates</i> ).	
1891	14 mars . . .	Loi . . . . .	464-N.
—	4 juillet. . .	Convention internationale :	1235, 1263.
—	15 — . . .	Traité (de la Guerre)	1169.
—	29 déc. . .	Loi . . . . .	1299.
1892	15 janvier .	Circ. ministérielle .	456.
—	15 — . . .	Convention . . . . .	1230, 1234, 1235, 1253, 1254, 1256, 1263, 1278, 1280.
—	26 — . . .	Loi de finances. . .	242, 243, 324.
—	12 avril . . .	Loi . . . . .	1234, 1235, 1246, 1254.
—	13 — . . .	Loi . . . . .	1235, 1254.
—	3 mai . . .	Arrêté ministériel .	177.
—	13 — . . .	Note ministérielle .	1169-N.
—	9 juin . . .	Arrêté ministériel .	249-N.
—	20 — . . .	Règlement (Bureaux de poste) :	1244, 1247, 1253, 1254.

(1892)	20 (juin)	Règlement (Chemins de fer) : 1244, 1253, 1254.
—	27 —	Décret . . . . . 1235, 1252 à 1254, 1257, 1259, 1263, 1266.
—	24 sept.	Circ. ministérielle . 464.
1893	7 janvier	Circ. ministérielle . 420.
—	22 février	Circ. ministérielle . 657-N, 658-N.
—	28 avril	Loi de finances . . 248-N.
—	19 mai	Circ. ministérielle . 657-N, 658-N.
—	12 août	Circ. ministérielle . 997.
1894	30 janvier	Avenant au traité de la Guerre : 1169-N.
—	23 juin	Décret . . . . . 434.
—	13 juillet	Note ministérielle . 1169-N.
1895	10 mars	Avenant au traité de la Guerre : 1169-N.
—	27 mai	Lettre de l'administration des postes : 1271.
—	30 —	Décret . . . . . 578, 579.
—	5 août	Décis. homologative 811.
—	7 —	Arrêté ministériel . 514.
1896	2 avril	Solution administrative (Enregistrement) : 252-N.
—	21 mai	Mémoire en justice. 1266.
—	14 octobre	Circ. ministérielle . 230.
—	12 nov.	Convention . . . . . 1234, 1263.
1897	19 janvier	Circ. ministérielle . 350.
—	30 —	Avenant au traité de la Guerre : 1169-N.
—	8 février	Circ. ministérielle . 814, 815.
—	29 mars	Loi de finances. . . 245, 1042.
—	17 juillet	Loi . . . . . 1234.
—	31 —	Décret . . . . . 245.
—	5 sept.	Décret . . . . . 1263.
—	12 nov.	Arrêté interminist. 194, 195-N, 220, 282, 291, 397, 411, 716, 1177 à 1185, 1246.
1898	23 mars	Avis du comité consultatif des chemins de fer : 282.
—	24 —	Arrêté ministériel (tarif exceptionnel) :
		Généralités . . . 282, 638.
		Article 1 . . . . 194, 282 et suiv., 745, 759, 775, 819.
		— 2 . . . . . 285.
		— 3 . . . . . 283, 298, 302, 775.
—	31 —	Avenant au traité de la Guerre : 1169-N.
—	9 avril	Loi . . . . . 420.
—	16 juillet	Instruction min. . . 397 et suiv.
—	31 —	Décret . . . . . 471.
—	13 sept.	Dépêche min. . . . 694.
—	20 déc.	Décis. homologative 316, 317, 883.
—	20 —	Arrêté ministériel . 316, 317, 332.
1899	20 janvier	Arrêté ministériel . 316.
—	24 —	Dépêche min. . . . 316.
—	14 juin	Règlement homologué (P.-L.-M.) : 541 (VI).
—	26 août	Circ. ministérielle . 812, 813, 815, 816.
—	22 sept.	Circ. ministérielle . 595.
—	4 nov.	Arrêté ministériel . 177.
—	23 —	Arrêté ministériel . 177.
1900	9 janvier	Décisions homologatives : 750.
—	10 —	Avis du comité consultatif des chemins de fer : 315.
—	17 —	Avis du comité consultatif des chemins de fer : 315.
—	31 —	Avis du comité consultatif des chemins de fer : 315.
—	13 février	Décret . . . . . 171.

(1900)	21 (février).	Avis du comité consultatif des chemins de fer : 315.
—	9 avril . . .	Lettre ministérielle. 1248.
—	13 sept. . .	Circ. ministérielle . 578-N.
—	23 octobre .	Rapport du directeur des chemins de fer : 316; 317, 350. 362, 420, 875, 883.
—	27 — .	Circ. ministérielle . 203-N, 875.
—	27 — .	Décisions homologatives : 490, 875, 885, 887-N, 935.
—	27 — .	Arrêté ministériel <i>relatif aux frais accessoires</i> :
	Généralités . . .	315 et suiv., 640.
	Article 2 . . .	322, 323, 764.
	— 3 . . .	339, 764.
	— 4 . . .	325 et suiv. 764.
	— 5 . . .	332, 333 à 337, 792, 857.
	— 6 . . .	366 et suiv., 764.
	— 7 . . .	355 et suiv., 365, 764.
	— 8 . . .	322, 323, 765.
	— 9 . . .	339, 345, 765.
	— 10 . . .	366 et suiv., 765.
	— 11 . . .	319-N, 765, 843.
	— 12 . . .	322, 323, 828.
	— 13 . . .	320, 341, 343 à 348, 350, 828.
	— 14 . . .	403 et 404, 828.
	— 15 . . .	350, 351, 828.
	— 16 . . .	325 et suiv., 828.
	— 17 . . .	217, 332, 333 à 337, 857.
	— 18 . . .	366 et suiv., 828.
	— 19 . . .	322, 323, 843.
	— 20 . . .	345, 346, 843.
	— 21 . . .	350, 352, 353, 843.
	— 22 . . .	366 et suiv., 843.
	— 23 . . .	319-N, 843.
	— 24 . . .	322, 323, 844.
	— 25 . . .	347, 350, 844.
	— 26 . . .	325 et suiv., 844.
	— 27 . . .	366 et suiv., 844.
	— 28 . . .	388 et suiv., 845, 888, 904.
	— 29 . . .	388 et suiv., 845.
	— 30 . . .	388 et suiv., 845.
	— 31 . . .	366, 367 et suiv., 795, 796, 857.
	— 32 . . .	367 et suiv., 795, 797, 800, 857, 888, 896, 906.
	— 33 . . .	391, 797, 800.
	— 34 . . .	380, 389, 802.
	— 35 . . .	365-N, 382, 396, 795, 857.
	— 36 . . .	367 et suiv., 795, 796, 857.
	— 37 . . .	406 et suiv., 798.
	— 38 . . .	320, 796, 1114.
—	21 déc. . .	Arrêté ministériel . 315.
1901	31 janvier .	Avenant au traité de la Guerre : 1169-N.
—	1 <sup>er</sup> mars .	Décret . . . . . 166, 169, 184-N, 185, 407, 447, 491 551 (X), 554-J, 592.
—	4 juin . . .	Décis. ministérielle. 173.
—	20 juillet .	Circ. ministérielle . 320, 344.
—	10 octobre .	Arrêté ministériel . 177.
—	15 — .	Ordre de service (C <sup>ie</sup> du Midi) : 471-J.
—	15 — .	Dépêche min. . . . 582.

(1901)	26 nov.	Lettre ministérielle.	1248-N.
—	28 —	Circ. ministérielle.	700.
—	30 —	Circ. ministérielle.	700.
—	11 déc.	Décret . . . . .	575, 578-N, 579.
—	24 —	Décis. homologative	811.
1902	28 février	Circ. ministérielle.	177-N, 558.
—	11 mars	Décret . . . . .	578-N.
—	28 —	Circ. ministérielle.	420.
—	20 mai	Arrêté ministériel.	177.
—	24 —	Circ. ministérielle.	700.
—	4 juin	Lettre ministérielle.	1247-N.
—	13 sept.	Propositions d'homologation :	709.
1903	27 février	Circ. ministérielle.	578.
—	28 —	Arrêté ministériel.	217, 315, 332, 337-N, 797.
—	9 mai	Arrêté ministériel.	1163 à 1166, 1168, 1171.
—	26 —	Arrêté ministériel.	408, 798.
—	1 <sup>er</sup> juin	Circ. du directeur du contrôle commercial :	253.
—	22 —	Circ. du directeur général de l'enregistrement :	253.
—	26 —	Arrêté ministériel.	794.
—	26 —	Proposition de loi (J. Bourrat, député) :	804.
—	15 octobre	Proposition de tarifs	873.
—	31 —	Proposition de tarifs	804.
—	21 nov.	Arrêté ministériel.	1163.
1904	15 octobre	Rapport au comité consultatif des chemins de fer (M. Sciama) . . . . .	1072-N.
—	19 nov.	Avis de la commission de préservation contre la tuber- culose . . . . .	407.
—	3 déc.	Avis de la commission de préservation contre la tuber- culose . . . . .	407.
1905	11 février	Avis de la commission de préservation contre la tuber- culose . . . . .	407.
—	27 —	Arrêté ministériel.	315, 381.
—	17 mars	Loi . . . . .	94, 95-J, 100, 111, 552, 553, 772, 873, 903, 935, 994-N, 1018, 1019, 1061.
—	21 avril	Circ. du directeur du contrôle commercial :	587.
—	12 juillet	Loi . . . . .	126, 1274-N, 1278, 1280.
—	19 —	Rapport au comité consultatif des chemins de fer (M. Tis- serand) . . . . .	624-N.
—	16 sept.	Circ. ministérielle.	873.
1906	12 janvier	Lettre ministérielle.	233.
—	26 —	Circ. ministérielle.	480.
—	22 février	Circ. ministérielle.	419.
—	6 mars	Loi . . . . .	367-N.
—	13 —	Arrêté ministériel.	408-N.
—	13 —	Circ. ministérielle.	407.
—	14 —	Décret . . . . .	1173-N.
—	17 avril	Loi . . . . .	324.
—	23 —	Dépêche min. . . . .	367-N.
—	9 mai	Arrêté ministériel.	177.
—	14 —	Avenant au traité de la Guerre :	1169-N.
—	26 —	Convention internationale <i>relative au transport des colis postaux</i> :	
		Généralités . . . . .	1234.
		Article 2 . . . . .	1268, 1272.
		— 4 . . . . .	1240.
		— 14 . . . . .	1245, 1246.

(1906	26 mai)	. . .	Convention internationale relative au transport des colis postaux (suite) :	
			Article 15 . . .	1263 à 1265, 1268, 1272, 1283, 1284, 1287.
			— 16 . . .	1264.
			— 18 . . .	1237, 1269, 1272.
			Règlement annexe :	1240, 1243, 1260, 1261, 1262.
—	26 —	. . .	Convention postale universelle :	1267, 1269.
—	30 —	. . .	Vœu des chambres de commerce :	499.
—	15 juillet.	. . .	Rapport à la Chambre des députés (J. Bourrat) :	499.
—	31 août . . .		Arrêté ministériel . . .	1163.
1907	2 janvier . . .		Décret . . . . .	423-N.
—	31 mai . . .		Arrêté ministériel . . .	1163.
—	16 juillet . . .		Décret (Intérêt local; cahier des charges) :	171,
—	16 — . . .		Décret (Intérêt local; règlement) :	1186.
—	24 — . . .		Loi . . . . .	1299.
—	10 août . . .		Arrêté ministériel . . .	794.
—	14 — . . .		Loi . . . . .	1234, 1267-N.
—	31 — . . .		Circ. ministérielle . . .	595, 598.
—	12 nov. . . .		Lettre ministérielle . . .	1046.
1908	17 janvier . . .		Décret . . . . .	423-N.
—	19 mars . . .		Circ. ministérielle . . .	905-N.
—	1 <sup>er</sup> avril . . .		Circ. ministérielle . . .	408.
—	17 — . . .		Arrêté ministériel . . .	459-N, 461, 520.
—	26 juin . . .		Circ. ministérielle . . .	289-N.
—	16 octobre . . .		Dépêche min. . . . .	700-N.
—	17 — . . .		Décret . . . . .	1299.
—	5 nov. . . .		Circ. ministérielle . . .	733.
—	1 <sup>er</sup> déc. . . .		Décret . . . . .	365, 382, 384.
—	3 — . . .		Loi . . . . .	1186.
—	26 — . . .		Loi de finances . . . .	248-N.
—	29 — . . .		Arrêté ministériel . . .	315, 365-N.
—	30 — . . .		Rapport au comité consultatif des chemins de fer (M. Colson) . . . . .	184.
1909	22 janvier . . .		Circ. ministérielle . . .	1222, 1224.
—	3 mars . . .		Dépêche min. . . . .	603-N.
—	8 avril . . .		Arrêté ministériel . . .	282, 300, 301.
—	20 — . . .		Décis. homologative . . .	239.
—	21 — . . .		Circ. ministérielle . . .	461.
—	29 — . . .		Circ. ministérielle . . .	500, 887.
—	26 nov. . . .		Rapport du directeur du contrôle commercial :	1090-N.
—	30 — . . .		Proposition de loi (M. Delahaye, sénateur) :	903-N.
1910	2 avril . . .		Circ. ministérielle . . .	903.
—	31 mai . . .		Décret . . . . .	423-N.
—	7 juillet . . .		Décret . . . . .	171.
—	20 — . . .		Circ. ministérielle . . .	599.
—	9 nov. . . .		Décret . . . . .	423-N.
1911	7 janvier . . .		Décret . . . . .	423-N.
—	10 février . . .		Loi . . . . .	464.
—	23 — . . .		Décret . . . . .	423-N.
—	1 <sup>er</sup> mars . . .		Circ. ministérielle . . .	464.
—	2 — . . .		Arrêté ministériel . . .	798.
—	13 mai . . .		Décret . . . . .	423-N.
—	30 — . . .		Projet de convention internationale :	1302-N.
—	20 juin . . .		Décis. ministérielle . . .	798.
—	27 octobre . . .		Décret . . . . .	248-N.
—	21 nov. . . .		Proposition de loi (M. Delahaye, sénateur) :	123-N.

b) *Sans indication de dates.*

**NOTA.** — Ces documents sont classés dans l'ordre suivant :

1. Cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général;
2. Cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt local;
3. Cahier des charges pour les tramways;
4. Tarifs généraux de grande vitesse;
5. Tarifs généraux de petite vitesse;
6. Conditions générales d'application des tarifs spéciaux de grande vitesse;
7. Conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse;
8. Tarifs spéciaux de grande vitesse numériquement désignés;
9. Tarifs spéciaux de petite vitesse numériquement désignés;
10. Convention internationale de Berne.

## 1. — Cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général.

Sans numéros d'articles : 171, 490, 665,  
668, 673, 686, 698, 703, 1239.

Article 33 : 172, 176, 1211.

34 : 572.

42 à 53 : 261-N.

42 : 255, 258, 261 et suiv., 281, 283,  
287, 288-N, 304, 310, 457, 458,  
473, 616, 675, 677, 746, 751, 766,  
815, 822, 842, 846, 975-N, 1064,  
1201, 1204.

43 : 185 à 187, 259, 260, 280, 638, 969.

44 : 280, 322, 695, 699-N, 702, 730, 1010.

45 : 270, 274, 809, 812, 814, 815.

46 : 259, 260, 270, 638, 746.

47 : 258, 260, 270, 281, 283, 284, 287,  
296, 300, 304, 306, 307, 309, 638,  
722.

48 : 188, 256, 430, 612, 616, 641, 643,  
646, 1169.

Article 49 : 184, 186, 217, 231, 280, 321,  
461, 472 et 473, 480, 481.

50 : 280, 443, 459, 472 à 474, 476, 482,  
495, 504, 517, 520, 612, 887,  
1092, 1098, 1256.

51 : 257, 260, 280, 310, 318, 320-J, 640,  
1114.

52 : 280, 365-N, 1207, 1208 et suiv.

53 : 280, 1083-J, 1110, 1211.

54 : 280, 1162, 1168.

55 : 280, 1154.

56 : 280, 1173.

57 : 280, 1170.

58 : 280, 1173-N.

61 : 262, 505, 507, 691, 711.

62 : 1186 à 1201.

64 : 228-N, 535, 561.

66 : 572.

## 2. Cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt local.

Article 33 : 172.

41 à 52 : 261-N.

48 : 184, 231.

49 : 472-N.

Article 53 : 1154.

60 : 507.

61 : 1186.

## 3. Cahier des charges pour les tramways.

Articles 23 à 34 : 261-N.

29 : 184, 231.

Article 35 : 1154.

## 4. Tarifs généraux de grande vitesse.

Généralités : 672.

Article 1 : 673.

2 : 674, 1167.

3 : 675 à 677.

4 : 206 et suiv., 678, 679, 683, 685,  
706, 718, 983.

Article 5 : 680 à 684.

6 : 212, 685 à 689, 992.

7 : 690 à 694, 711.

8 : 695 à 702, 718.

9 : 696, 699-N, 703, 704, 1168.

10 : 705, 1168.

*Article 11* : 706.  
 12, § 1 : 707 à 709.  
 12, § 2 : 710, 711, 803-N.  
 13, §§ 1 et 2 : 699-N, 712.  
 13, § 3 : 699-N, 713 à 715.  
 14 : 713, 719, 721, 722, 750, 819, 1056.  
 15 : 720, 721, 722, 735, 761, 819.  
 15 bis : 722, 819, 1085.  
 16 : 300-J (X), 723, 824.  
 17 : 724 à 728, 744, 759, 775.  
 18 : 731, 733, 735 à 738, 739-N, 761.  
 19 : 731, 733, 740.  
 20 : 743, 744.  
 21 : 731, 733, 736 à 738, 762, 777.  
 22 : 745, 750.  
 23 : 747, 749, 771, 825, 827.  
 24 : 764, 1085.  
 25 : 764, 1102.  
 26 : 764.  
 27 : 743, 764.  
 28 : 764.  
 29 : 764.  
 30 : 750, 829, 1056, 1064.  
 31 : 752, 771, 832.  
 32 : 753, 754, 757.  
 33 : 755 à 757, 761, 833, 834.  
 34 : 758, 1168.  
 35 : 759, 836, 1033.

*Article 36* : 731, 733, 735 à 738, 760, 761, 799, 838.  
 37 : 763, 839.  
 38 à 41 : 765.  
 42 : 767, 768, 847.  
 43 : 767, 847.  
 44 : 713, 769, 847.  
 45 : 767.  
 46 : 770.  
 47 : 771, 773, 850.  
 48 : 230-N, 716, 774, 775, 777, 779, 787, 855.  
 49 : 225 et suiv., 774.  
 50 : 779, 780, 781, 857.  
 51 : 779, 782 à 790, 857.  
 52 : 779, 782 à 790, 857.  
 53 : 231, 791, 792, 793, 857, 1085.  
 54 : 794, 857.  
 55 : 795.  
 56 : 367-N, 699-N, 795, 800.  
 57 : 797, 800, 858.  
 58 : 795.  
 59 : 798.  
 60 : 699-N, 799 à 801, 890.  
 61 : 711, 802, 803, 858.  
 62 : 802, 804, 805, 858.  
 63 : 239, 806, 858.

*Tarif général commun* : 1084 à 1089, 1106.

#### 5. Tarifs généraux de petite vitesse.

Généralités : 807.  
*Article 1* : 808, 809.  
 2 : 808, 810.  
 3 : 808, 817.  
 4 : 819.  
 5 : 290-J, 307-J, 819, 960.  
 6 : 820, 821, 922.  
 7 : 822.  
 8 : 811, 823.  
 9 : 824.  
 10 : 290-J, 811, 823.  
 11 : 811, 823.  
 12 : 749, 825 à 827, 845.  
 13 : 828.  
 14 : 828, 936.  
 15 : 828.  
 16 : 828.  
 17 : 829.  
 18 : 830.  
 19 : 831.  
 20 : 832.  
 21 : 833 à 835.  
 22 : 836, 1033.  
 23 : 837, 845.  
 24 : 838.

*Article 25* : 839.  
 26 à 30 : 843.  
 31 : 840 à 842, 1204.  
 32 à 35 : 844.  
 36 : 845, 888.  
 37 et 38 : 845.  
 39 : 768, 847.  
 40 : 847.  
 41 : 847.  
 42 : 848, 849.  
 43 : 845, 850, 851 à 854.  
 44 : 217, 223-J, 230-N, 774, 775, 779, 855, 856, 1194, 1195.  
 45 : 223-J, 225 et suiv., 857.  
 46 à 49 : 857.  
 49 : 788.  
 50 : 217, 231, 857.  
 51 : 496, 857.  
 52 : 857.  
 53 : 367-N, 857, 888, 1125.  
 54 et 55 : 858.  
 56 et 57 : 857.  
 58 et 59 : 858.  
 60 : 239, 806, 858.

## 6. Conditions générales d'application des tarifs spéciaux de grande vitesse.

Généralités : 860 et suiv., 865 à 867.  
*Article 1* : 867, 868 à 872, 874, 878,  
 1088, 1332.

*Article 2* : 867, 873, 935.  
 3 : 867, 874, 926.  
 4 : 862, 867.

## 7. Conditions générales d'application des tarifs spéciaux de petite vitesse.

Généralités : 860 et suiv., 866, 875,  
 876, 877.  
*Articles 1 à 15* : 876, 877.  
 1 : 316, 490-J, 862, 878 à 884, 925,  
 1332.  
 2 : 873, 935, 1346-N.  
 3 : 935.  
 4 : 862, 885 à 887, 1037.  
 5 : 862, 936 à 942.  
 6, § a : 862, 937.  
 6, § b : 862, 888 à 909, 1195.  
 7, § a : 862, 910, 911, 912.  
 7, § b : 862, 912, 913, 916.

*Article 7*, § c : 862, 912, 916, 917, 1029.  
 7, § d : 862, 912, 918 à 922.  
 8 : 862, 943 à 952.  
 9 : 862, 924, 925.  
 10 : 862, 874, 926, 927 à 934.  
 11 : 862, 923.  
 12 : 862, 877-N, 936.  
 13, § a : 954, 955, 957, 961, 1065.  
 13, § b : 929, 930, 954, 956, 957, 961.  
 13, § c : 958, 961.  
 14 : 959, 961.  
 15 : 960, 961, 962.

## 8. Tarifs spéciaux de grande vitesse numériquement désignés (1).

G. V. nos I, 101, etc. : 654-655, 964-965,  
 989 à 999.  
 1, C : 965.  
 2, 102, etc. : 654-655, 978 à 983.  
 2, L : 982, 983.  
 2, Or : 982, 983.  
 3, 103, etc. : 654-655, 1000 à 1009.  
 3, L : 1007, 1008, 1009.  
 4, 104, etc. : 654-655, 969 à 973, 974 à  
 976, 977, 1024 à 1026.  
 4, E : 1026.  
 4, Et : 1026.  
 4, L : 972, 1025.  
 4, M : 1026.  
 4, N : 1025.  
 4, O : 1025.  
 4, Or : 971, 1026.  
 5, 105, etc. : 654-655, 984 à 988.  
 6, 106, etc. : 654-655, 984 à 988.  
 7, 107, etc. : 654-655, 966 à 968.  
 7, O : 967, 968.  
 8, 108, etc. : 654-655, 984 à 988.  
 8, O : 987.  
 8 bis Et : 988.  
 9, Et : 964.  
 11, 111, etc. : 654-655, 1027, 1028 à 1046,  
 1049.

G. V. n° 11, Et : 1039, 1053.  
 11, L : 1035, 1036, 1038, 1053, 1054.  
 11, N : 1029, 1033.  
 11, O : 1028, 1053.  
 12, 112, etc. : 654-655, 1027, 1047 à  
 1051.  
 12, E, Et, Or : 1050-1051.  
 14, 114, etc. : 654-655, 1027, 1090 à 1105,  
 1139.  
 14, E : 1144.  
 14, L : 1103.  
 15, 115, etc. : 654-655, 1014 à 1018  
 1019-1020.  
 16, 116, etc. : 654-655, 1143 à 1149.  
 16, Et : 1148.  
 17, Et : 1078.  
 18, E : 964.  
 19, 119, etc. : 654-655.  
 20, 120, etc. : 654-655.  
 21, 121, etc. : 654-655.  
 21, Or : 1204.  
 28, 128, etc. : 654-655, 1055 à 1065.  
 30, 130, etc. : 654-655.  
 100 : 1080.  
 101 : 662, 691-N, 965, 989 à 999.  
 103 : 655, 662, 1004, 1007.  
 105 : 662, 985.

(1) Pour les abréviations, voir les notes des pages 289 et 644.



G. V. n° 110 : 316, 662, 1010 à 1013,  
1014, 1017.  
111 : 1038.  
114 : 662, 1091 à 1096, 1101, 1102,  
1132, 1147.  
115 : 662, 1014, 1021 à 1023.  
116 : 662, 1147.  
118 : 964.  
121 : 662, 1204.

G. V. n° 128 : 662, 1055 à 1065, 1067,  
1092, 1108.  
206 : 986.  
207 : 966.  
215 : 655.  
314 : 662, 1147.  
328 : 662, 1065.  
400 : 1082.  
414 : 1104.

## 9. Tarifs spéciaux de petite vitesse numériquement désignés (1).

P. V. n° 1, 101, etc. : 654-655, 1027,  
1028 à 1046, 1052.  
1, E : 1053.  
1, Et : 1033.  
1, L : 1053, 1149.  
1, N : 1039, 1053, 1054.  
1, O : 1040, 1053.  
1, Or : 1030, 1031, 1040.  
2, 102, etc. : 654-655, 1107 à 1110.  
2, E : 1109.  
2, L : 813, 815, 1075.  
2, Or : 909-J.  
3, 103, etc. : 654-655, 1052, 1090 à 1105,  
1139.  
3, E, Et : 1098.  
3, G. C : 1105.  
3, L : 813, 1098.  
3, M, N : 1098.  
3, O : 1098 à 1100, 1105, 1108, 1119.  
3, Or : 1098.  
4, 104, etc. : 654-655, 1111 à 1113.  
4, E, Et, G. C : 1111.  
4, Or : 1112.  
5, 105, etc. : 654-655, 1114 à 1117.  
5, N : 1115 à 1117.  
5, Or : 1114.  
6, 106, etc. : 654-655, 1118 à 1120.  
6, E : 942.  
6, L : 942, 1120.  
6, O : 1119.  
7, 107, etc. : 654-655, 1121 à 1123.  
7, M : 915-J.  
7, N : 1122.  
8, 108, etc. : 654-655, 1121 à 1123.  
8, Or : 889, 890, 900.  
9, 109, etc. : 654-655, 1124-1125.  
9, E : 1124.  
9, M : 1125.  
9, O : 1124.  
10, 110, etc. : 654-655, 1126.  
11, 111, etc. : 654-655, 1126.

P. V n° 11, O : 902.  
12, 112, etc. : 654-655, 1126.  
12, L : 307  
13, 113, etc. : 654-655, 1126.  
14, 114, etc. : 654-655, 1127-1128.  
14, E : 1127.  
14, N : 913-N, 914.  
14, O : 913-N, 914.  
15, 115, etc. : 654-655, 1129-1130.  
16, 116, etc. : 654-655, 1129-1130.  
16, L : 307.  
16, O, Or : 1130.  
17, 117, etc. : 654-655, 1131.  
18, 118, etc. : 654-655, 1131.  
18, Et : 1183.  
18, N : 1182  
19, 119, etc. : 654-655, 1132.  
19, E : 1132.  
20, 120, etc. : 654-655, 1133 à 1135.  
20, L, M : 1133.  
20, N : 1134.  
20, O : 1135.  
21, 121, etc. : 654-655, 1136.  
22, 122, etc. : 654-655, 1131, 1137-1138.  
22, C : 1137.  
22, E : 1137, 1138.  
22, Et : 1138.  
22, G. C : 1137.  
22, L : 1138.  
22, M : 1137, 1138.  
22, N, Or : 1138.  
23, 123, etc. : 654-655, 1139 à 1141.  
23, L : 994-J.  
24, 124, etc. : 654-655, 1142.  
24, L : 1142.  
25, 125, etc. : 654-655, 1143 à 1149.  
25, N : 915, 916.  
26, 126, etc. : 654-655, 1143 à 1149.  
26, Et : 1146, 1148.  
26, L : 1149.  
27, 127, etc. : 654-655, 1150-1151.

(1) Pour les abréviations, voir les notes des pages 289 et 644.

*Tarifs spéciaux de petite vitesse numériquement désignés (suite) :**P. V. n° 27, Or : 1151.*

28, 128, etc. : 654-655, 1066 à 1074.

28, E : 1069, 1070.

28, L : 293, 1069.

28, N : 1074.

29, T : 654-655, 663, 833.

29, 129, chap. I : 825, 1124.

29, 129, chap. II : 1193 à 1203.

29, 129, chap. IV : 1204 à 1206.

29, 129, chap. VI : 959.

29, 129, chap. IX et X : 1203.

29, L : 330-N, 1194.

29, M : 887-J, 1197, 1200.

29, N : 330-N.

30 : 654-655, 1081.

100 : 663, 903-J, 1080.

101 : 1031, 1032.

102 : 1108.

103 : 648, 655.

*P. V. n° 104 : 1111.*

107 : 1123.

110 : 925.

114 : 913, 920, 922, 925, 939, 1127.

116 : 926, 931, 932, 933, 939.

117, 118 : 925.

120 : 1133.

122 : 1138.

129 : 833, 1204, 1205-J.

200, 300, etc. : 1082.

202 : 1110.

217 : 656.

224 : 1142.

323 : 1139.

328 : 655.

400 bis : 1082, 1083.

404 : 1113.

406 : 1119.

424 : 1142.

## 10. Convention internationale de Berne.

Généralités, table : 1113, 1292, 1298 à 1300.

*Article 1 : 1302, 1305.*

4 : 1308, 1329, 1332.

5 : 1304, 1368, 1373, 1388.

6 : 1311, 1313, 1327, 1328, 1330, 1331, 1332.

7 : 1316, 1317, 1397, 1399.

8 : 1310, 1311, 1312, 1314, 1315.

9 : 1345.

10 : 1369.

11 : 1329, 1332.

12 : 1335, 1397, 1399.

13 : 1370.

14 : 1313, 1330, 1332, 1336, 1338, 1362.

15 : 1319, 1322, 1323, 1367, 1378.

16 : 1318, 1319, 1320, 1335, 1378.

17 : 1335.

18 : 1325, 1327.

19 : 1318, 1341.

20 à 22 : 1335.

23 : 1371.

24 : 1318, 1321, 1324, 1389.

25 : 1338, 1388, 1389, 1390, 1394.

26 : 1378, 1383.

27 : 1343, 1379, 1380, 1383, 1384, 1385.

28 : 1379, 1383.

*Article 29 : 1343.*

30 : 1318-N, 1344, 1346.

31 : 935, 1302-N, 1344, 1345, 1346 à 1349.

32 : 935, 1344, 1347 à 1349.

33 : 1363, 1364.

34 : 1344, 1351, 1362.

35 : 1313, 1330, 1332, 1353, 1362.

36 : 1364.

37 : 1344, 1352, 1353, 1362, 1374-J.

38 : 1359, 1360, 1362, 1374-J.

39 : 1355, 1356.

40 : 1356, 1360, 1361, 1374-J.

41 : 1366, 1372 à 1374.

42 : 1351.

44 : 1391 à 1399.

45 : 1398 à 1400.

55 et 56 : 1386, 1387.

57 : 1300-N.

60 : 1301.

Dispositions réglementaires,

§ 3 : 1317.

6 : 1337, 1338, 1340 à 1342.

8 : 1347.

9 : 1359.

10 : 1338.

Protocole annexe : 1306, 1329-N.

## II. — DOCUMENTS JUDICIAIRES

## 1° Arrêts de la Cour de cassation

1811	27 déc.	Crim.	Administration des forêts c. Conti. . . . .	134-N.
1814	6 déc.	Req.	Mercier c. Baës . . . . .	110.
1816	4 juill.	Req.	Lacombe c. Bessardon et autres. . . . .	144.
1818	20 mai.	Civ.	Boubée c. Delanoue. . . . .	1072.
—	11 sept.	Crim.	Laroyenne c. Vuillemain . . . . .	116.
1836	21 déc.	Req.	Astruc c. héritiers Duchon-Doris. . . . .	134-N.
1840	13 avril.	Req.	Vassal et C <sup>te</sup> c. Rousseau et Tartrat. . . . .	45.
1845	4 nov.	Req.	Rommel c. Révillion . . . . .	160-N.
1846	5 mai.	Req.	Ch. de fer de Paris à Rouen c. Enreg. . . . .	248-N.
—	11 —	Civ.	Harris c. Mulbergue. . . . .	531-J.
—	17 juin.	Req.	Levesque c. Enreg. . . . .	248-N.
—	24 —	Req.	Ch. de fer d'Orléans c. Enreg. . . . .	248-N.
1847	24 avril.	Crim.	Petiet et Duthoit c. Min. publ. . . . .	543 (I).
1849	13 févr.	Req.	Ch. de fer de Paris à Rouen c. Syndics Blanche. . . . .	46-N.
1850	19 juin.	Civ.	Maillet-Duboullay c. Ch. de f. de Rouen	413, 415-J.
1853	3 janv.	Civ.	Enreg. c. Ch. de fer de Paris à Rouen.	248-N.
1854	22 avril.	Crim.	Audibert, dir. des ch. de fer de P.-L.-M. c. Min. publ. . . . .	186-J.
—	3 mai.	Civ.	Enreg. c. C <sup>te</sup> du Plan-d'Aren. . . . .	134-N.
1856	29 avril.	Req.	Ch. de fer de Rouen c. Vasse . . . . .	132-N.
1857	21 janv.	Req.	Ch. de fer de l'Est c. Ancel. . . . .	414.
—	4 mars.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Parage . . . . .	602-J.
1858	23 août.	Civ.	Coindre c. Lefèvre et consorts. . . . .	96-N.
1860	26 mars.	Req.	Ch. de fer d'Orléans c. Barbezat. . . . .	994-J.
—	28 —	Réun.	Enreg. c. Ch. de fer de Paris à Rouen . . . . .	248-J.
1861	5 févr.	Req.	Contet-Muiron c. Ch. de fer du Nord.	171.
—	17 juill.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Bardou et Prat. . . . .	1214-J, 1215.
—	17 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Prévoton . . . . .	1217-N.
1863	20 févr.	Crim.	De Caderousse-Gramont c. Dillon. . . . .	114-J.
—	24 août.	Civ.	C <sup>te</sup> les Grappins c. Éparvier. . . . .	127.
1864	18 janv.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Bonnaud . . . . .	460-J, 461, 462.
—	23 juin.	Crim.	Pigneau c. Ch. de fer de l'Ouest. . . . .	223-N; 727.
—	17 août.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Moreau et Reboulin . . . . .	202-J, 203.
1865	5 juill.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Lacombe, La- marche et Schwartz. . . . .	182-N.
1866	17 janv.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Gallet . . . . .	613-J, 615.
—	19 févr.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Monnet . . . . .	115-J.
—	19 juin	Req.	Genest et Taffut c. Ch. de fer d'Orléans	815.
—	24 déc.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Duchamp . . . . .	1199-J, 1201.
—	31 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Pauilhac . . . . .	420.
1867	18 juin.	Req.	Ch. de fer d'Orléans c. Breuillac . . . . .	132-N.
—	27 août.	Civ.	Ségaux c. Joffre. . . . .	138.
1869	8 févr.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Chapon . . . . .	1039-N.
—	6 avril.	Req.	Belin c. Ch. de fer d'Orléans. . . . .	236-N.
—	24 mai.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Laurent . . . . .	182, 1224, 1226.
—	9 juin.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Soc. des mi- nes de Combérigol. . . . .	1197.
1870	2 févr.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Lamarre . . . . .	514-N.

1871	6 nov.	Req.	Lamy et Lacroix c. Ch. de f. de P.-L.-M.	300-J (II).
—	22 —	Req.	Ch. de fer du Nord c. Chapel . . . . .	70-J, 717.
—	4 déc.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Fondet et Laurent . . . . .	752-N.
1872	6 janv.	Crim.	Min. publ. c. Ch. de fer de P.-L.-M. .	42-N.
—	4 juin.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Villedieu et Juif . . . . .	300.
—	11 —	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Louis . . . . .	300-J (I).
—	24 —	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Henrion . . . . .	477-N.
—	9 juill.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Blanc . . . . .	121-N.
—	9 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Gancel . . . . .	121-N.
—	16 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Carroué et Bénard . . . . .	748-N.
—	9 août.	Crim.	Min. publ. c. Rondel . . . . .	223-N.
—	11 nov.	Req.	Daireaux et Briand c. Abel . . . . .	384.
1873	15 avril.	Civ.	Ch. de fer du Nord c. Quaratesi . . . . .	121-N.
—	6 mai.	Req.	Ch. de fer de l'Est c. Messag. natio- nales . . . . .	789-N.
—	2 déc.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Coueste . . . . .	524-J.
—	8 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Guy et Teyssier et autres . . . . .	121-N.
—	9 —	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Voisin . . . . .	239-J.
—	31 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Gaulard . . . . .	748-J.
1874	6 janv.	Req.	Ch. de fer des Charentes c. Fourgeat . . . . .	121-N.
—	4 févr.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Calvier . . . . .	460-J, 462.
—	4 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Tournadre . . . . .	111-J, 994.
—	4 mars.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Travayon . . . . .	483-J (I).
—	13 avril.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Fabry . . . . .	121-N.
—	29 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Grataloup . . . . .	121-N.
—	13 mai.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Combe-Malle . . . . .	384.
—	13 juill.	Req.	Ch. de fer du Midi et Barthélemy c. Larmet . . . . .	139-J.
—	4 août.	Req.	Ch. de fer de l'Est c. Daulnoy et Le- comey . . . . .	300-J (V).
—	20 nov.	Crim.	Piganeau . . . . .	300-N (VIII).
1875	24 févr.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Bless . . . . .	691, 711.
—	1 <sup>er</sup> juin.	Req.	Ch. de fer London, Chatam and Dover c. Besson et autres . . . . .	112-N.
—	2 —	Req.	Ch. de fer de l'Ouest c. Montigny . . . . .	1039-N.
—	4 août.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Chabanne . . . . .	460, 476-N.
—	15 nov.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Durand . . . . .	602-J.
—	28 déc.	Req.	Dayraud c. Ch. de fer du Midi . . . . .	1061-J, 1441-N.
1876	14 févr.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Caroff et C <sup>ie</sup> . . . . .	157-N.
—	29 mars.	Req.	Canton c. Ch. de fer du Midi . . . . .	289-N.
—	4 juill.	Req.	Baisset c. Ch. de fer de P.-L.-M. . . . .	234-J, 486.
—	14 août.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Lévy . . . . .	121-N.
1877	10 janv.	Req.	Audy c. Marquis et Ch. de fer d'Or- léans . . . . .	137-N.
—	29 mai.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Cuvillier . . . . .	384-J.
1878	2 janv.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Albouy . . . . .	816-J (III), 1137.
—	11 févr.	Req.	Petit c. Ch. de fer du Nord . . . . .	428-N.
—	13 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Schmid . . . . .	289-N.
—	11 mars.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Barthélemy, Corcellet et Bernard . . . . .	201-J, 203.
—	5 août.	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Filho et Hatet et C <sup>ie</sup> . . . . .	235-J.
—	7 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Alaux . . . . .	1061-J, 1441-N.
—	27 —	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Bourcart . . . . .	121-N.

1879	9 avril.	Civ.	Hamard c. Ch. de fer du Nord et Van Gendt et C <sup>ie</sup> . . . . .	121-N.
—	16 juin.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Venturi Pompilio. . . . .	476-N.
—	4 août.	Req.	Ch. de fer de l'Ouest c. Gaultier de Sainte-Croix. . . . .	142.
1881	30 nov.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Lapalud et Déchet . . . . .	124.
1882	26 avril.	Civ.	Ch. de fer du Nord c. Voisin . . . . .	784.
—	2 mai.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Madrières. . . . .	484.
1883	25 avril.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Collot. . . . .	518.
—	8 mai.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Bloch et Lévy. . . . .	195-J.
—	9 juill.	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Trapé . . . . .	290-J, 336.
—	10 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Dhurlaborde. . . . .	274-N.
1884	22 juill.	Req.	Ch. de fer d'Orléans à Châlons c. Duchemin. . . . .	372-N, 479.
—	10 nov.	Civ.	Veuve Recullet c. Ch. de fer du Nord. . . . .	78, 85-J, 551 (III).
1885	3 févr.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Vautier. . . . .	602-J.
—	8 déc.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Gaubert. . . . .	38-N.
1886	20 janv.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Picard . . . . .	121-N.
—	13 mai.	Civ.	Ch. de fer London, Chatam and Dover c. May et C <sup>ie</sup> et Ch. de fer du Nord. . . . .	121-N.
—	7 juin.	Req.	De Laforest c. Ch. de fer d'Orléans . . . . .	549-J (I).
—	17 nov.	Req.	Wormser c. Ch. de fer de l'Est . . . . .	549-J (II).
—	8 déc.	Réun.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Phalippon . . . . .	462-J.
1887	22 mars.	Req.	Bontenne c. Ch. de fer de l'Ouest. . . . .	549-J (III).
1888	27 mars.	Req.	Ch. de fer de l'Est c. C <sup>ie</sup> des forges de Champagne. . . . .	1189.
—	12 juin.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Navarret . . . . .	551 (IV).
—	24 oct.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Petit . . . . .	699-J.
—	26 déc.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Vialar et Ch. de fer du Nord . . . . .	223-J.
1889	27 mai.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Fournier des Corats . . . . .	144-J.
—	7 août.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Breloux et C <sup>ie</sup> . . . . .	748-N.
—	31 oct.	Crim.	Ch. de fer d'Orléans c. Brunet. . . . .	300-N (VII).
1890	21 janv.	Req.	Deygas c. Silvent. . . . .	77-N.
—	24 juin.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Draud . . . . .	535-J.
—	16 juill.	Civ.	Ch. de fer du Nord c. Lyoen . . . . .	544 (III).
1891	21 avril.	Civ.	Ch. de fer du Nord c. Bonnet et Quignon et C <sup>ie</sup> . . . . .	121-N.
—	25 mai.	Req.	Bahmin-el-Bèze c. Ch. de fer de l'Est-Algérien. . . . .	159.
—	2 déc.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Belland . . . . .	1216-J.
—	23 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Masson jeune. . . . .	151-N.
1892	13 avril.	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Mirault. . . . .	804-N.
1893	10 janv.	Req.	Ch. de fer du Midi c. Albert . . . . .	541 (II).
—	15 avril.	Req.	Ch. de fer d'Orléans c. Bénéteau . . . . .	603-J.
—	19 —	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Dénot. . . . .	546-N (I).
—	3 juin.	Req.	C <sup>ie</sup> houillère de Bessèges c. Malbos. . . . .	134.
—	26 —	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Gouarne. . . . .	659-N.
—	15 nov.	Req.	Ch. de fer du Nord c. Déchépy . . . . .	239-J.
1894	17 janv.	Req.	Ch. de fer de l'Ouest c. Saulnier. . . . .	541 (V).
—	24 avril.	Civ.	Ch. de fer économiques c. Tabary-Lefèvre. . . . .	546-N (I).
—	13 juin.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Veuve Sabatini . . . . .	490-J, 501.
—	3 juill.	Req.	Ch. de fer de l'Est c. Keller et Brierre. . . . .	121-N.

(1894)	3 (juill.)	Req.	Monthuys c. Ch. de fer du Nord. . . . .	549-N (IV).
—	4 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Trille et Arnaud. . . . .	195-J, 776.
1895	11 mars.	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Garreau. . . . .	483-J (III).
—	13 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Latapie. . . . .	550-J.
—	29 avril.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. de Gauvain. . . . .	99.
—	24 juill.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Haguenuer. . . . .	804-N.
—	24 —	Civ.	Ch. de fer de l'État c. Duras. . . . .	1265-J.
—	26 nov.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Guillemain. . . . .	657.
1896	29 janv.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Rabia. . . . .	121-N.
—	10 févr.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Süe. . . . .	1356.
—	25 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Leuck. . . . .	60-N.
—	4 mars.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Morin-Cha- pre et C <sup>ie</sup> . . . . .	804-N.
—	30 juin.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Combes. . . . .	945.
—	7 juill.	Req.	Ch. de fer du Midi c. Plagès. . . . .	543-N (II), 551-N. (VI).
—	26 oct.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Veuve Lavaur. . . . .	67, 70.
—	28 —	Civ.	Arnould et Gariot c. Blanchard. . . . .	127.
—	30 nov.	Civ.	Ch. de fer du Nord c. Vanoutryve et C <sup>ie</sup> . . . . .	1374-J.
—	1 <sup>er</sup> déc.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Grosieux. . . . .	31-N, 121-N.
—	1 <sup>er</sup> —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Galuret. . . . .	441-N.
—	28 —	Civ.	Goujet et Alix, syndics de la faillite de la C <sup>ie</sup> de Naix à Gûe c. consorts Brasseur. . . . .	255-J.
1897	22 févr.	Civ.	Ch. de fer de l'État c. Forget. . . . .	608-N.
—	31 mars.	Civ.	Soc. des usines de Saint-Gobain c. Ch. de fer de l'État. . . . .	1195.
—	4 mai.	Req.	Ch. de fer du Nord c. Lafoy et Cot- tais fils. . . . .	199-J, 373-N.
—	24 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Durel. . . . .	237.
—	15 juill.	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Gril. . . . .	815-N.
—	19 —	Req.	Ch. de fer d'Orléans c. Habrial. . . . .	453-J.
—	15 nov.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Guillou. . . . .	60-N, 1096-N.
—	15 —	Civ.	C <sup>ie</sup> de ch. de fer franco-algérienne c. Raymond jeune. . . . .	88-J, 100.
—	1 <sup>er</sup> déc.	Civ.	Ch. de fer de l'État, de l'Ouest et du Nord c. Baron et autres. . . . .	671-J.
—	10 —	Crim.	Min. publ. c. Bonnafous et Rives. . . . .	228-J, 230.
1898	9 févr.	Civ.	Ch. de fer du Nord c. Ireland fils et Lermit. . . . .	1310.
—	21 —	Civ.	Philippe c. Ch. de fer du Nord. . . . .	542-J.
—	22 —	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Pinault-Carrez. . . . .	445-J.
—	8 mars.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Rivoire. . . . .	1036-J.
1899	16 janv.	Req.	Mathieu c. Ch. de fer du Midi. . . . .	199-J.
—	1 <sup>er</sup> févr.	Civ.	C <sup>ie</sup> Hambourgeoise - Américaine c. Laendler et C <sup>ie</sup> . . . . .	93, 121-N.
—	13 —	Req.	Ch. de fer du Nord c. C <sup>ie</sup> des mines de Vicoigne et Nœux. . . . .	1188-J.
—	6 mars.	Civ.	Ch. de fer de Grande Ceinture c. Ber- taux. . . . .	373.
—	6 —	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Richard-Du- homme. . . . .	470-N.
—	6 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Gauthié et Miribel. . . . .	1137-J.
—	6 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Anthoine. . . . .	1378-N.
—	21 —	Civ.	Ch. de fer du Nord c. Soc. de Matagne. . . . .	199-J.
—	14 juin.	Civ.	Ch. de fer de l'État c. Blandineau. . . . .	441-N.
—	27 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Garreau. . . . .	604-J.

1900	5 févr.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Chaize. . . . .	198-J.
—	21 mars.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Soc. des mines de la Loire . . . . .	1196.
—	11 juill.	Req.	Joulaud c. Ch. de fer de l'Ouest. . . . .	779.
—	27 oct.	Crim.	Min. publ. c. Dunand. . . . .	169-N, 200-J.
—	12 nov.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Lebaudy . . . . .	462-N.
1901	21 janv.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Dondin . . . . .	441-N.
—	21 —	Civ.	Ch. de fer de l'Est de Lyon c. Gram- mont. . . . .	457.
—	12 mars.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Marie. . . . .	198-J, 441.
—	27 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Jourdan. . . . .	445-N.
—	20 avril.	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Courtez-La- peyrat . . . . .	320-N.
—	10 juin.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Demarcy . . . . .	470-N.
—	12 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Granier . . . . .	899-J.
—	25 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Drillier . . . . .	59.
—	26 —	Civ.	Ch. de fer du Nord c. Lesage-Mon- tagne. . . . .	1335-N.
—	25 nov.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Rostagni et Garnier . . . . .	289-N, 815-N.
—	26 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Mazzoleni . . . . .	289-N.
—	9 déc.	Civ.	Bruet et Lévy c. Ch. de fer de P.-L.-M. . . . .	127.
—	9 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Jonquières. . . . .	610-J.
—	11 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Burg père . . . . .	56-N, 804-N.
—	11 —	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Murgue et Tronchon. . . . .	1188-N.
1902	3 mars.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Chauchis . . . . .	64.
—	21 avril.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Chorel. . . . .	383-J.
—	7 mai.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Guerguy et C <sup>ie</sup> . . . . .	445-N.
—	15 juill.	Req.	Demoiselle Couplon c. Tramw. d'A- miens. . . . .	546 (III).
—	21 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Besson. . . . .	445-N.
—	22 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Planche- Perdrix. . . . .	148.
—	1 <sup>er</sup> déc.	Req.	Ch. de fer du Midi c. Mitjaville . . . . .	1346.
—	9 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Vignard . . . . .	541 (I).
—	16 —	Req.	Pouzols c. Déo. . . . .	384.
1903	18 févr.	Civ.	Veuve et demoiselle Bessières c. Ch. de fer du Midi. . . . .	546 (II).
—	26 —	Crim.	Ch. de fer de l'Est et Dizier c. Min. publ. et Beunie . . . . .	551 (VII).
—	9 mars.	Req.	Juif c. Ch. de fer de P.-L.-M. . . . .	468.
—	30 —	Req.	Ch. de fer de l'État c. Jeanneau et C <sup>ie</sup> . . . . .	779-N.
—	5 mai.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Housset. . . . .	155-J, 156.
—	6 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Poumaillaud . . . . .	201-J, 441.
—	12 juin.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Despeaux . . . . .	1200.
—	22 —	Req.	Ch. de fer d'Orléans c. Mortemousque. . . . .	31-N, 372-J, 373-N.
—	6 juill.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Lecourtois. . . . .	1215-J.
—	8 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Descorps et C <sup>ie</sup> . . . . .	201-J, 203, 204.
—	23 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Boyer . . . . .	320-N.
—	23 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Trouchaud . . . . .	1356-N.
—	3 août.	Civ.	Théodore et fils c. Ch. de fer de P.-L.-M. . . . .	307-J.
—	24 nov.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Nègre et Martini . . . . .	1374-J.
—	14 déc.	Req.	Loche c. Ch. de fer de l'Est. . . . .	79-J, 539-N.
1904	16 avril.	Req.	Vidal c. Ch. de fer du Midi. . . . .	154-J.
—	18 —	Req.	Marchand frères c. Ch. de fer du Nord. . . . .	915-J, 916.
—	7 juin.	Civ.	Ch. de fer du Nord c. Bouliez-Walgrave . . . . .	60-N.
—	7 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Lebègue et C <sup>ie</sup> . . . . .	153-J.

(1904)	7 (juin)	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Teissonnière . . .	699-N, 762-N.
—	23 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Bardou . . .	487.
—	5 juill.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Dieu-Prestat. . .	483-J (II).
—	6 —	Civ.	Ch. de fer de l'État c. Gauvreau . . .	462-N.
—	6 —	Civ.	Ch. de fer de l'État c. Fleurisseau. . .	1099.
—	6 —	Civ.	Ch. de fer de l'État c. Vantelon et Vuilliet. . . . .	1346.
—	26 oct.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Cheillan . . .	1036.
—	24 nov.	Crim.	Michaud c. Octroi de la ville de Tulle.	52.
1905	20 févr.	Req.	Ch. de fer de la Camargue c. Vidal . . .	551-N (IX).
—	1 <sup>er</sup> mars.	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Gaura. . . . .	501-N.
—	27 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Moreteau et Passinges . . . . .	449-N.
—	22 mai.	Req.	Ch. de fer du Médoc c. The Pauillac Coal and Pittwood C <sup>o</sup> . . . . .	329-J.
—	7 juin.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Beaufiles . . .	148-N.
—	28 —	Req.	Ch. de fer d'Orléans c. demoiselle Pi- tout . . . . .	543 (IV).
—	3 juill.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Quarré. . . . .	490-J, 875.
—	10 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Prieur. . . . .	100.
—	10 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Imbert . . . . .	148-N.
—	10 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Save . . . . .	441-N.
—	17 —	Req.	Aucagne c. Ch. de fer de P.-L.-M. . . .	546-N (I).
—	2 août.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Castan . . . . .	469, 471-J.
—	3 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Couderc . . . . .	276-J.
—	3 —	Civ.	Ch. de fer de l'État c. Denis . . . . .	441-N, 476-N.
—	11 —	Crim.	Vidal c. Min. publ. . . . .	535-J.
—	31 oct.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Chèvre . . . . .	441-N.
—	14 nov.	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Soc. de Saint- Gobain, Chauny et Cirey. . . . .	474, 482-N.
—	27 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Mourvillier.	462-N.
—	28 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Floccard. . . .	490-J.
—	6 déc.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Roux . . . . .	490.
1906	15 janv.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Jacquemin et Syveton . . . . .	153-N.
—	29 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Carrière . . .	148-N.
—	31 —	Réun.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Revol . . . . .	449-N.
—	26 févr.	Req.	Société des Messag. nationales c. Mont- golfier et C <sup>ie</sup> . . . . .	93-N, 109.
—	26 —	Req.	Messag. maritimes c. Chartier, Mar- teau frères et Boudin. . . . .	121-N.
—	13 mars.	Civ.	Soc. du Grand-Hôtel et Soc. fermière de l'Hôtel continental c. Ch. de fer d'Orléans et Soc. des grands ma- gasins du Louvre . . . . .	182.
—	7 mai.	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Perrin et Gros. . . . .	148-N.
—	22 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Planche- Perdrix. . . . .	994-J.
—	26 —	Crim.	Min. publ. c. demoiselle Rielt. . . . .	739-N.
—	4 juill.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Pitre . . . . .	541 (VI).
—	17 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Larran et C <sup>ie</sup>	320 N.
—	23 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. veuve Detviller	137-N, 170-J.
—	23 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Descadeillas . .	524-N.
—	25 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Maurice . . . .	909-J.
—	5 nov.	Civ.	Tramw. de Pontcharra c. Matteroz. . . .	149, 152-J, 157-N.
—	21 —	Civ.	Veuve Vuillemenot c. Ch. de fer de l'Ouest. . . . .	549 (V).



(1906)	27 (nov.)	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Chorel et Escorbia . . . . .	514.
—	27 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Passavant . . . . .	490, 514.
—	11 déc.	Civ.	Aulagnon et C <sup>ie</sup> c. Ch. de fer de P.-L.-M. . . . .	320-J.
—	26 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Péricaud. . . . .	148-N, 151.
1907	4 mars.	Civ.	Larran et C <sup>ie</sup> c. Ch. de fer du Midi. . . . .	614-J, 666.
—	19 —	Req.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Garcin et C <sup>ie</sup> . . . . .	1372-N, 1378-N.
—	29 avril.	Req.	Ch. de fer du Midi c. Nicolas et autres. . . . .	1205-J.
—	7 mai.	Req.	Ch. de fer à voie étroite de Nantes à Légé c. Basset-Villéon . . . . .	1045-J.
—	30 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Desseux . . . . .	449-N, 450.
—	6 nov.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Chevry . . . . .	476-N.
—	26 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Bouillard . . . . .	99.
1908	2 mai.	Civ.	Deglatigny et Larcher c. Ch. de fer du Nord. . . . .	174-J.
—	4 —	Req.	Ch. de fer du Nord c. Desurmout et Nuttin. . . . .	1374-J.
—	8 déc.	Civ.	Ch. de fer économiques des Charentes c. Godeau. . . . .	470-J.
1909	4 janv.	Civ.	Griset c. Ch. de fer du Nord. . . . .	618, 1298-J.
—	8 févr.	Civ.	Ch. de fer économiques c. Devert. . . . .	60-N, 64.
—	8 —	Civ.	Ch. de fer économiques des Charentes c. Godeau. . . . .	470-N.
—	15 mars.	Req.	Bordeaux c. Ch. de fer de l'Ouest. . . . .	95-J, 99.
—	23 —	Req.	Ch. de fer de Ceinture c. hoirie Delisse. . . . .	543 (III).
—	29 —	Req.	C <sup>ie</sup> de navigation mixte c. Gourlet. . . . .	604-J.
—	24 avril.	Civ.	Ch. de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante c. Cuni et autres. . . . .	1298-N.
—	17 mai.	Req.	Boucher c. Ch. de fer d'Orléans. . . . .	903-N.
—	5 juill.	Req.	Ch. de fer d'Orléans c. Martin frères. . . . .	909-N.
—	7 —	Req.	Capot c. Ch. de fer du Midi. . . . .	903-N.
—	26 oct.	Civ.	Ch. de fer départementaux c. Raynaud . . . . .	541 (IV).
—	3 nov.	Civ.	Ch. de fer du Sud de la France c. Valentin. . . . .	236-N.
—	3 —	Civ.	Ch. de fer du Sud de la France c. Dorbano. . . . .	476-N, 492-J.
—	10 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Chavardès . . . . .	915-J.
—	16 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Oriard et C <sup>ie</sup> . . . . .	793-N.
—	23 —	Req.	Ch. de fer départementaux c. Prébay. . . . .	547 (I).
—	27 déc.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Gourdet . . . . .	476-N.
—	27 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Usines de Saint-Ouen-Vendôme. . . . .	772-J.
—	28 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Marquès. . . . .	126-N.
—	29 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Ellier . . . . .	521.
—	29 —	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Claudé. . . . .	1341-J.
1910	18 janv.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Guillaumot. . . . .	494-N.
—	19 avril.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Rispal. . . . .	60-N.
—	23 —	Crim.	Boutard. . . . .	561-N.
—	19 juill.	Req.	Pougeol c. Ch. de fer du Midi. . . . .	91-N.
—	20 —	Req.	Veuve Maynadié c. Ch. de fer du Midi. . . . .	546-N (I).
—	21 nov.	Civ.	Ch. de fer de l'Ouest c. Halbout et C <sup>ie</sup> . . . . .	1218.
—	30 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Bergeron. . . . .	88.
911	16 janv.	Civ.	Ch. de fer du Midi c. Garrigue et Gironne. . . . .	887-J, 945-N.
—	18 —	Req.	Tramw. élec. et Ch. de fer de la Manche c. Anne. . . . .	91-N.
—	8 mars.	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Garcet. . . . .	903 - J, 1061 - N, 1130.

(1911)	8 (mars).	Civ.	Ch. de fer de l'Est c. Delastre et C <sup>ie</sup> .	903-N.
—	8 —	Civ.	Ch. de fer du Midi c. de Coquet. . .	903-N.
—	19 juin.	Civ.	Ch. de fer de l'État c. Ferré et Morin.	148-N.
—	21 —	Civ.	Ch. de fer d'Orléans c. Lassalle . . .	157.
—	26 juill.	Req.	Ch. de fer d'Orléans c. Bertrand. . .	91-N.
—	2 août.	Req.	Brion c. Ch. de fer de l'État. . . .	124-N.
—	23 oct.	Civ.	Le Pont c. Ch. de fer de l'Ouest . .	699-N.
—	12 déc.	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Gravier . .	686-N.
—	18 —	Civ.	Ch. de fer de P.-L.-M. c. Moessard .	884.
—	26 —	Req.	Ch. de fer du Midi c. Desprès. . . .	534-N (I).

## 2<sup>o</sup> Décisions judiciaires diverses

(Tribunaux administratifs, cours d'appel, tribunaux inférieurs ou étrangers.)

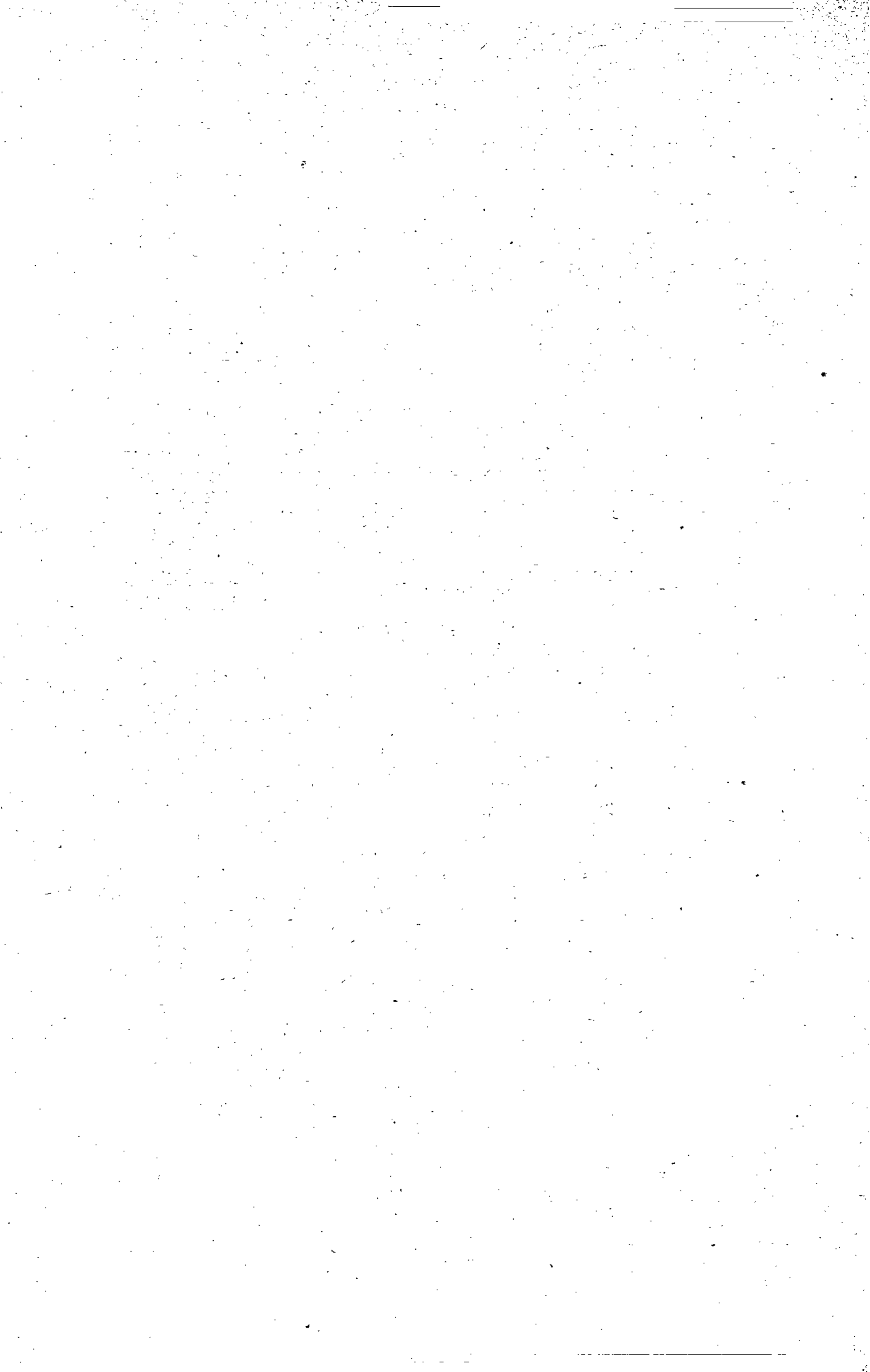
**ABRÉVIATIONS.** — C. : Cour; Cons. préf. : Conseil de préfecture; J. paix : Justice de paix; Tr. : Tribunal; civ. : civil; com. : de commerce; corr : correctionnel.

1813	25 février . . .	C. Pau. . . . .	111-J.
1815	18 janvier . . .	C. Metz . . . . .	96-J.
1846	28 décembre . .	C. Douai . . . . .	543 (I).
1850	17 mai. . . . .	Tr. Seine . . . . .	531.
1856	26 décembre . .	Tr. com. Seine. . . . .	300-J (VI).
1857	24 août . . . . .	C. Paris . . . . .	300-N (VI).
—	16 octobre. . . .	Tr. civ. Seine . . . . .	534 (I).
—	12 novembre. . .	Tr. Besançon . . . . .	534 (II).
1858	7 juillet. . . . .	Tr. com. Seine. . . . .	307.
1861	21 mars . . . . .	Tr. com. Seine. . . . .	816-J (I).
1862	4 janvier . . . .	C. Paris. . . . .	787, 788.
1863	12 août . . . . .	Tr. com. Marseille . . . . .	785.
1864	6 décembre . . .	Tr. com. Le Mans . . . . .	203-J.
1865	3 mai. . . . .	C. Angers. . . . .	203-J.
1866	27 janvier . . . .	C. Toulouse . . . . .	785-J, 787.
1868	2 mai. . . . .	Tr. civ. Seine . . . . .	551-N (I).
—	11 — . . . . .	Tr. com. Aix. . . . .	524-J.
—	11 juin. . . . .	Tr. com. Dreux. . . . .	514-N.
1869	13 janvier . . . .	Tr. com. Pau . . . . .	113-J.
1870	5 février . . . .	Tr. com. Salins. . . . .	752-N.
—	9 mars . . . . .	Tr. civ. Seine. . . . .	541 (III).
—	17 mai. . . . .	C. Douai . . . . .	239.
—	2 juin. . . . .	C. Besançon. . . . .	752-N.
—	31 décembre . . .	C. Grenoble . . . . .	426-J.
1871	6 avril . . . . .	Tr. com. Besançon . . . . .	748.
—	10 juillet. . . . .	Tr. com. Brioude. . . . .	300-J (III).
1872	3 février . . . .	C. Paris. . . . .	541-N (III).
—	3 mai. . . . .	Tr. com. Romans. . . . .	460-J.
—	19 juin. . . . .	C. Aix. . . . .	544 (I).
—	16 juillet. . . . .	Tr. com. Seine . . . . .	789-J.
1873	10 janvier . . . .	C. Paris. . . . .	789-N.
—	1 <sup>er</sup> mai. . . . .	C. Aix. . . . .	538.
—	25 juin. . . . .	C. Paris. . . . .	551 (II).
—	30 — . . . . .	Tr. com. Nancy . . . . .	300-J (IV).
—	20 août. . . . .	Tr. com. Nancy . . . . .	300-J (V).
—	14 novembre. . .	C. Besançon. . . . .	602-J.
—	15 décembre . . .	Tr. corr. Bordeaux. . . . .	300-N (VIII).

1874	3 janvier . . .	C. Nancy . . . . .	300-N-(IV).
—	13 février . . .	C. Bordeaux. . . . .	300-N (VIII).
1875	20 juillet. . . .	Tr. Boulogne. . . . .	428.
—	10 décembre . .	C. Lyon. . . . .	234-J.
—	23 — . . . . .	Tr. com. Lyon. . . . .	201.
1876	18 mars. . . . .	Tr. des conflits. . . . .	1266.
—	25 avril . . . .	C. Douai . . . . .	428.
—	8 juillet. . . . .	Tr. com. Bordeaux. . . . .	816 (III).
1878	4 juin. . . . .	C. préf. Seine . . . . .	350.
1879	19 mai. . . . .	Tr. com. Poitiers. . . . .	479.
1880	2 juin. . . . .	Tr. com. Toulouse . . . . .	290-J.
1881	10 mai. . . . .	Tr. com. Provins. . . . .	518.
1882	21 août . . . . .	Tr. civ. Valence . . . . .	547-N (II).
—	15 novembre. .	C. Paris. . . . .	350.
—	20 décembre . .	Tr. civ. Compiègne. . . . .	547-N (II).
1883	10 mai. . . . .	C. Grenoble. . . . .	547-N (II).
1884	26 mars . . . . .	C. Paris . . . . .	700-N.
—	16 mai. . . . .	Tr. com. Grasse. . . . .	462-J.
1885	8 — . . . . .	C. Paris. . . . .	549-J (III).
—	10 juin. . . . .	C. Bordeaux. . . . .	549-J (I).
—	22 juillet. . . .	Tr. com. Seine. . . . .	307-J.
1886	1 <sup>er</sup> février. . . .	C. Paris. . . . .	699-J.
—	12 — . . . . .	C. Nancy . . . . .	549-J (II).
1887	2 juin. . . . .	Tr. com. Roanne. . . . .	144-J.
1889	1 <sup>er</sup> mai . . . . .	C. Orléans. . . . .	1216.
—	17 avril . . . . .	Tr. corr. Toulouse . . . . .	300-J (VII).
—	17 juillet. . . .	C. Toulouse. . . . .	300-N (VII).
—	14 décembre . .	C. Agen . . . . .	300-N (VII).
1892	3 mars . . . . .	C. Paris . . . . .	544 (II).
—	16 juin. . . . .	C. Toulouse. . . . .	195-J.
1893	6 février . . . .	C. Douai . . . . .	549 (IV).
—	26 juin. . . . .	C. Limoges . . . . .	551-N (V).
—	13 octobre. . . .	C. suprême allemande . . . . .	1320-N.
—	1 <sup>er</sup> décembre. .	Tr. com. Gannat. . . . .	453-N.
—	5 — . . . . .	C. Toulouse. . . . .	550-J.
1894	5 avril . . . . .	C. Bordeaux. . . . .	21.
—	28 novembre. .	C. Agen. . . . .	543 (II).
1895	9 janvier . . . .	Tr. com. Roubaix. . . . .	1374-J.
—	24 octobre. . . .	C. Riom. . . . .	453-N.
1897	2 avril . . . . .	Tr. corr. Castres. . . . .	223.
—	7 mai. . . . .	Tr. corr. Castres. . . . .	223-J.
—	8 juin. . . . .	C. Rennes. . . . .	604-J.
—	16 — . . . . .	C. Toulouse . . . . .	223-J.
1898	2 février . . . .	Tr. civ. Seine . . . . .	1221-N.
—	20 mai. . . . .	Conseil d'État. . . . .	1216-N.
—	25 — . . . . .	C. suprême d'Autriche. . . . .	1317-N.
—	9 novembre. . .	Tr. civ. Seine . . . . .	350-J.
1899	15 novembre. .	Tr. corr. Cosne . . . . .	739-N.
1900	14 février . . . .	Tr. com. Saint-Étienne. . . . .	383-J.
—	15 — . . . . .	Tr. com. Aix. . . . .	502.
—	28 — . . . . .	C. Caen. . . . .	658.
—	4 avril . . . . .	C. Chambéry. . . . .	200-J.
—	23 novembre. .	Conseil d'État. . . . .	1235-J, 1266, 1270.
1901	21 mai. . . . .	Tr. com. Lyon. . . . .	490-J.
—	22 juin. . . . .	Tr. com. Seine. . . . .	816-J (II).
—	5 juillet. . . . .	Tr. com. Marmande . . . . .	372-J.
—	30 — . . . . .	Tr. com. Pontoise . . . . .	603-J.
—	17 décembre . .	Tr. com. Dunkerque . . . . .	915.

1902	23 janvier	Tr. civ. Château-Thierry	79, 589-N.
—	6 mars	Tr. com. Agde	471-J.
—	15 avril	C. Douai	915-J, 916.
—	23 mai	Tr. com. Saint-Étienne (aff. Chorel)	514.
—	23 —	Tr. com. Saint-Étienne (aff. Passavant)	514.
—	16 juillet	C. Amiens	539-N.
—	23 décembre	Tr. com. Lyon	994.
1903	10 février	Tr. com. Le Mans	603-J.
—	11 mars	Tr. com. Roubaix	330-N.
—	12 —	Tr. com. Seine	994-N.
—	30 mai	C. Angers	603-N.
—	19 juin	Tr. civ. Seine	549 (V).
—	22 —	C. Douai	330-N.
—	23 —	Tr. com. Perpignan	887-J.
—	26 —	C. Lyon	514.
—	30 juillet	C. Riom	543 (IV).
—	29 octobre	Tr. com. Seine	300-J (IX).
—	26 décembre	C. Paris	551-N (VIII).
1904	7 janvier	Tr. civ. Villefranche-de-Rouergue	276.
—	30 —	C. Paris	603-J.
—	16 février	Tr. com. Boulogne	994-N.
—	27 —	Tr. com. Marmande	994-N.
—	10 mars	C. Paris	549 (V).
—	14 —	C. Nîmes	551 (IX).
—	16 juin	C. suprême d'Autriche	1323-N.
—	21 —	Tr. com. Boulogne	994-N.
—	22 —	Tr. com. Limoges	909-J.
—	13 juillet	Tr. com. Caen	994.
—	18 octobre	Tr. com. Lyon	994.
—	28 —	Tr. com. Perpignan	1205.
1905	9 février	C. Montpellier	1205.
—	17 mars	C. Caen	994-N.
—	12 mai	Cons. préf. Seine	1167.
—	24 —	Tr. com. Nantes	994.
—	3 juin	C. Amiens	300-J (X).
—	15 —	Tr. com. Béziers	884-J.
—	15 septembre	J. paix Paris, XIII <sup>e</sup>	534-J (III).
—	18 octobre	C. Toulouse	994-N.
—	23 novembre	Désistement de pourvoi	330-N.
—	9 décembre	Tr. com. Lisieux	464.
—	26 —	Tr. com. Agen	487-N.
1906	19 janvier	Tr. com. Montauban	994.
—	16 juillet	Tr. com. Jonzac	470-J.
—	23 —	C. Agen	487.
—	17 août	Tr. com. Seine	994-N.
—	11 septembre	Tr. com. Tourcoing	1374-J.
—	14 —	Tr. com. Lorient	493.
1907	3 janvier	C. Montpellier	884.
—	4 —	C. Paris	547-N (II).
—	27 février	Tr. com. Rouen	994-N.
—	5 juin	C. Caen	994-N.
—	1 <sup>er</sup> août	C. Paris	543 (III).
—	1 <sup>er</sup> —	C. Pau	892-N.
—	30 septembre	Tr. com. Argentan	994-N.
—	6 décembre	Conseil d'État	173.
1908	20 janvier	C. Bordeaux	547-N (II).
—	28 —	Tr. com. Provins	903-J.
—	14 février	C. Toulouse	994-N.

(1908)	28 mars . . . . .	C. de justice civile de Genève. . . . .	1374-J.
—	8 avril . . . . .	C. Toulouse. . . . .	994-N.
—	11 mai. . . . .	C. Bordeaux. . . . .	994-N.
—	13 — . . . . .	Tr. corr. Le Havre. . . . .	565-N.
—	16 — . . . . .	Tr. corr. Angers. . . . .	1002-N.
—	17 juillet. . . . .	C. Amiens. . . . .	565-N.
—	18 — . . . . .	Tr. com. Saint-Lô. . . . .	994-J.
1909	26 février . . . . .	Conseil d'État. . . . .	1167.
—	28 mai. . . . .	Conseil d'État. . . . .	620-N, 1088-J.
—	1 <sup>er</sup> juin . . . . .	Tr. com. Lyon. . . . .	608-N.
—	9 — . . . . .	Tr. com. Marseille . . . . .	331-N.
—	24 — . . . . .	C. Montpellier. . . . .	370-N.
—	30 — . . . . .	C. Bordeaux. . . . .	994-N.
—	4 août . . . . .	C. Toulouse. . . . .	903.
—	3 septembre. . . . .	J. paix Bordeaux, VI <sup>e</sup> . . . . .	464-N.
—	3 décembre . . . . .	Tr. civ. Figeac. . . . .	1217-N.
—	3 — . . . . .	Tr. com. Périgueux. . . . .	994-N.
—	30 — . . . . .	C. Dijon. . . . .	370-N.
1910	7 février . . . . .	C. Montpellier. . . . .	370-N.
—	9 mars . . . . .	C. Rouen . . . . .	892-J.
—	23 — . . . . .	C. Paris. . . . .	551 (X).
—	1 <sup>er</sup> avril. . . . .	Tr. com. Agen. . . . .	1221-N.
—	23 juin. . . . .	C. Angers. . . . .	554-J.
—	29 — . . . . .	C. Toulouse. . . . .	994-N.
—	26 août . . . . .	Tr. com. Avignon . . . . .	708-N.
—	26 — . . . . .	Tr. corr. Orléans . . . . .	1002-N.
1911	28 janvier . . . . .	Tr. com. Besançon. . . . .	994-N.



# TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉFACE. . . . .	v

## PREMIÈRE PARTIE

### RÈGLES DE DROIT COMMUN APPLICABLES AUX TRANSPORTS

#### CHAPITRE PREMIER

##### Formation et preuve du contrat de transport

SECTION I. — Définitions. Caractères généraux du contrat de transport. Lois générales qui le régissent (nos 1 à 13). . . . .	1
SECTION II. — Comment se forme le contrat de transport et comment il se prouve.	
§ 1. — Généralités (nos 14 à 23). . . . .	6
§ 2. — De la lettre de voiture (nos 24 à 34). . . . .	10

#### CHAPITRE II

##### Exécution du contrat de transport — Droits et devoirs réciproques des parties

SECTION I. — Obligations du voyageur, de l'expéditeur et du destinataire. Privilège du voiturier (nos 35 à 46). . . . .	14
SECTION II. — Obligations du voiturier et du commissionnaire (nos 47 à 61).	19

#### CHAPITRE III

##### Responsabilité

SECTION I. — Principes généraux (nos 62 à 76). . . . .	26
SECTION II. — Accidents de personnes (nos 77 à 85). . . . .	33
SECTION III. — Pertes, manquants et avaries (nos 86 à 103). . . . .	39
SECTION IV. — Retards (nos 104 à 113). . . . .	47

## CHAPITRE IV

## Procédure et prescription

	Pages
SECTION I. — Exercice des actions auxquelles un transport peut donner lieu (nos 114 à 124) . . . . .	53
SECTION II. — Tribunaux compétents (nos 125 à 133). . . . .	60
SECTION III. — Prescription (nos 134 à 145). . . . .	65
SECTION IV. — Extinction de l'action par la livraison et le paiement sans protestation ni réserve (nos 146 à 160). . . . .	73

## DEUXIÈME PARTIE

RÈGLES GÉNÉRALES APPLICABLES AUX TRANSPORTS  
PAR VOIE FERRÉE

## CHAPITRE PREMIER

## Principes fondamentaux

SECTION I. — Bases légales de la réglementation (nos 161 à 174). . . . .	83
SECTION II. — Règles applicables même en dehors de tout contrat.	
§ 1. — Obligations imposées aux administrations exploitantes (nos 175 à 188). . . . .	91
§ 2. — Devoirs du public sur les chemins de fer (nos 189 à 196). . . . .	100
SECTION III. — Conditions obligatoires des contrats (nos 197 à 205). . . . .	104

## CHAPITRE II

## Formation et preuve du contrat

SECTION I. — Contrat de voyage (nos 206 à 215). . . . .	124
SECTION II. — Contrat d'expédition.	
§ 1. — De la déclaration d'expédition (nos 216 à 230). . . . .	130
§ 2. — Du récépissé (nos 231 à 241). . . . .	143
SECTION III. — Impôts spéciaux et droits de timbre. Groupage (nos 242 à 253). . . . .	157

## CHAPITRE III

## Fixation du prix

SECTION I. — Règles générales (nos 254 à 260). . . . .	167
SECTION II. — Tarif du cahier des charges (nos 261 à 280). . . . .	172
SECTION III. — Tarif exceptionnel.	
§ 1. — Généralités (nos 281 à 285). . . . .	183
§ 2. — Marchandises de faible densité (nos 286 à 290). . . . .	186
§ 3. — Matières inflammables ou explosibles; animaux et objets dangereux (nos 291 à 293). . . . .	190



	Pages
§ 4. — Finances; animaux et objets de valeur (n <sup>os</sup> 294 à 302). . . . .	193
§ 5. — Petits colis (n <sup>os</sup> 303 à 309). . . . .	200
<b>SECTION IV. — Frais accessoires.</b>	
§ 1. — Généralités (n <sup>os</sup> 310 à 320). . . . .	206
§ 2. — Enregistrement (n <sup>os</sup> 321 à 324). . . . .	212
§ 3. — Pesage supplémentaire (n <sup>os</sup> 325 à 331). . . . .	214
§ 4. — Comptage (n <sup>os</sup> 332 à 337). . . . .	219
§ 5. — Manutention au départ, à l'arrivée et aux points de transit. Division du sujet (n <sup>o</sup> 338). . . . .	222
A. — Manutention au départ et à l'arrivée (n <sup>os</sup> 339 à 348). . . . .	223
B. — Transmission et transbordement (n <sup>os</sup> 349 à 353). . . . .	227
§ 6. — Frais de garde et de stationnement. Définitions; division du sujet (n <sup>o</sup> 354) . . . . .	231
A. — Dépôt des bagages (n <sup>os</sup> 355 à 365). . . . .	231
B. — Magasinage (n <sup>os</sup> 366 à 386). . . . .	236
C. — Stationnement des wagons dont la manutention est faite par l'expéditeur ou le destinataire (n <sup>os</sup> 387 à 396). . . . .	250
D. — Gardiennage spécial des explosifs (n <sup>os</sup> 397 à 401). . . . .	255
§ 7. — Location des grues et appareils de levage (n <sup>os</sup> 402 à 405). . . . .	257
§ 8. — Désinfection des wagons (n <sup>os</sup> 406 à 411). . . . .	259
<b>SECTION V. — Taxes homologuées.</b>	
Objet et division de cette section (n <sup>o</sup> 412) . . . . .	263
§ 1. — Règles générales (n <sup>os</sup> 413 à 429). . . . .	264
§ 2. — Règles exceptionnelles en faveur du trafic d'exportation et de transit (n <sup>os</sup> 430 à 434). . . . .	273

## CHAPITRE IV

## Délais d'exécution

<b>SECTION I. — Principes généraux.</b>	
§ 1. — Mode de fixation et bases pour le calcul des délais (n <sup>os</sup> 435 à 445). . . . .	277
§ 2. — Horaires des trains (n <sup>os</sup> 446 à 450). . . . .	281
§ 3. — Distances et itinéraires (n <sup>os</sup> 451 à 458). . . . .	284
§ 4. — Heures d'ouverture et de fermeture des gares (n <sup>os</sup> 459 à 464). . . . .	294
<b>SECTION II. — Délais pour le contrat de voyage (n<sup>os</sup> 465 à 471). . . . .</b>	<b>304</b>
<b>SECTION III. — Délais pour le contrat d'expédition.</b>	
§ 1. — Généralités; délai total et délais partiels (n <sup>os</sup> 472 à 481). . . . .	310
§ 2. — Délai d'expédition ou de mise en route (n <sup>os</sup> 482 à 488). . . . .	318
§ 3. — Délai de transport proprement dit. A. — Grande vitesse (n <sup>os</sup> 489 à 494). . . . .	322
B. — Petite vitesse (n <sup>os</sup> 495 à 502). . . . .	329
§ 4. — Délai de transmission (n <sup>os</sup> 503 à 516). . . . .	347
§ 5. — Délai de livraison (n <sup>os</sup> 517 à 524). . . . .	357

## CHAPITRE V

## Responsabilité

<b>SECTION I. — Règles générales (n<sup>os</sup> 525 à 537). . . . .</b>	<b>363</b>
<b>SECTION II. — Accidents de personnes (n<sup>os</sup> 538 à 551). . . . .</b>	<b>372</b>
<b>SECTION III. — Causes de responsabilité autres que les accidents (n<sup>os</sup> 552 à 556). . . . .</b>	<b>386</b>

## CHAPITRE VI

## Réclamations et litiges

	Pages
SECTION I. — Réclamations amiables (n <sup>os</sup> 557 à 571). . . . .	390
SECTION II. — Réclamations administratives.	
§ 1. — Organisation des services de contrôle (n <sup>os</sup> 572 à 590). . . . .	396
§ 2. — Le registre des réclamations (n <sup>os</sup> 591 à 600). . . . .	405
SECTION III. — Actions judiciaires (n <sup>os</sup> 601 à 610). . . . .	409

## TROISIÈME PARTIE

## LES TARIFS ET LEUR APPLICATION

## CHAPITRE PREMIER

## Classification et publication des tarifs

SECTION I. — Classification des tarifs d'après le mode et l'étendue de leur application (n <sup>os</sup> 611 à 624). . . . .	417
SECTION II. — Classification des tarifs d'après les bases suivant lesquelles les prix sont établis (n <sup>os</sup> 625 à 636). . . . .	425
SECTION III. — Classifications fondées sur des considérations autres que les précédentes (n <sup>os</sup> 637 à 648). . . . .	432
SECTION IV. — Classement et numérotage adoptés dans la pratique (n <sup>os</sup> 649 à 656). . . . .	437
SECTION V. — Les publications officielles et le Recueil-Chaix (n <sup>os</sup> 657 à 663). . . . .	442

## CHAPITRE II

## Tarifs généraux

	Observations préliminaires (n <sup>os</sup> 664 à 671). . . . .	451
SECTION I. — Commentaire des tarifs généraux de grande vitesse.		
	Ordre et division du sujet (n <sup>o</sup> 672) . . . . .	455
§ 1. — Voyageurs (n <sup>os</sup> 673 à 694). . . . .		456
§ 2. — Bagages (n <sup>os</sup> 695 à 718). . . . .		466
§ 3. — Articles de messagerie, marchandises et denrées (n <sup>os</sup> 719 à 722). . . . .		482
§ 4. — Finances, valeurs, objets d'art (n <sup>os</sup> 723 à 730). . . . .		484
§ 5. — Chiens (n <sup>os</sup> 731 à 744). . . . .		487
§ 6. — Marchandises ne pesant pas 200 kilos sous le volume de 1 mètre cube; masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles (n <sup>os</sup> 745 à 749). . . . .		496
§ 7. — Voitures; pompes funèbres (n <sup>os</sup> 750 à 754). . . . .		499
§ 8. — Animaux vivants (n <sup>os</sup> 755 à 763). . . . .		502
§ 9. — Dispositions diverses (n <sup>os</sup> 764 à 806). . . . .		506
SECTION II. — Commentaire des tarifs généraux de petite vitesse.		
	Ordre et division du sujet (n <sup>o</sup> 807). . . . .	533
§ 1. — Marchandises en général.		
A. — Classification générale (n <sup>os</sup> 808 à 816). . . . .		534
B. — Prix de transport, conditions d'application et frais accessoires (n <sup>os</sup> 817 à 828). . . . .		547
§ 2. — Voitures, animaux, matériel roulant (n <sup>os</sup> 829 à 844). . . . .		553
§ 3. — Dispositions diverses (n <sup>os</sup> 845 à 859). . . . .		559

## CHAPITRE III

## Tarifs spéciaux

	Pages
	Observations préliminaires (n <sup>os</sup> 860 à 864). . . . . 568
<b>SECTION I.</b> — Conditions générales d'application (des tarifs spéciaux).	
§ 1. — Grande vitesse (n <sup>os</sup> 865 à 874). . . . .	572
§ 2. — Petite vitesse.	
Préliminaires (n <sup>os</sup> 875 à 877). . . . .	576
A. — Nécessité et effets de la demande préalable (n <sup>os</sup> 878 à 884). . . . .	580
B. — Délais (n <sup>os</sup> 885 à 887). . . . .	587
C. — Clauses du wagon complet et du minimum de tonnage : Fourniture des wagons (n <sup>os</sup> 888 à 909); Utilisation (n <sup>os</sup> 910 et 911); Taxation (n <sup>os</sup> 912 à 922). . . . .	591
D. — Taxes et itinéraires dans quelques cas spéciaux : Mar- chandises de faible densité (n <sup>o</sup> 923); Barèmes com- muns (n <sup>os</sup> 924 et 925); Stations intermédiaires (n <sup>os</sup> 926 à 934); Majorations de taxes (n <sup>o</sup> 935). . . . .	622
E. — Opérations accessoires : Manutention et transmission (n <sup>os</sup> 936 à 942); Pesage (n <sup>os</sup> 943 à 952). . . . .	629
F. — Conditions applicables aux tarifs spéciaux d'exportation et de transit (n <sup>os</sup> 953 à 962). . . . .	637
<b>SECTION II.</b> — Conditions particulières des tarifs spéciaux ou dénommés tels.	
Remarques importantes et division du sujet (n <sup>o</sup> 963). . . . .	643
§ 1. — Voyageurs et bagages.	
A. — Voyages simples : Billets simples (n <sup>os</sup> 964 et 965); Émi- grants (n <sup>os</sup> 966 à 968); Places et voitures de luxe (n <sup>os</sup> 969 à 973); Matériel n'appartenant pas à l'admi- nistration sur les rails de laquelle il circule (n <sup>os</sup> 974 à 976); Trains spéciaux (n <sup>o</sup> 977). . . . .	644
B. — Voyages d'aller et retour et voyages circulaires : Billets d'aller et retour ordinaires (n <sup>os</sup> 978 à 983); Billets cir- culaires, billets spéciaux pour stations balnéaires, etc. (n <sup>os</sup> 984 à 988). . . . .	651
C. — Pluralité de voyages en un seul contrat : Cartes de cir- culation à demi-place (n <sup>os</sup> 989 à 999); Cartes d'abon- nement (n <sup>os</sup> 1000 à 1009). . . . .	656
D. — Bagages non accompagnés (n <sup>os</sup> 1010 à 1013). . . . .	667
§ 2. — Finances, valeurs et objets d'art (n <sup>os</sup> 1014 à 1023). . . . .	669
§ 3. — Transports funéraires (n <sup>os</sup> 1024 à 1026). . . . .	674
§ 4. — Animaux vivants.	
Division du sujet (n <sup>o</sup> 1027). . . . .	674
A. — Chevaux et bestiaux en général (n <sup>os</sup> 1028 à 1046). . . . .	675
B. — Cas particuliers : Chevaux de course, équipages de chasse, etc. (n <sup>os</sup> 1047 à 1051); Petits animaux, coquil- lages, ruches d'abeilles, etc. (n <sup>os</sup> 1052 à 1054). . . . .	685
§ 5. — Voitures.	
A. — Transports à grande vitesse (n <sup>os</sup> 1055 à 1065). . . . .	688
B. — Transports à petite vitesse (n <sup>os</sup> 1066 à 1074). . . . .	694
§ 6. — Marchandises.	
Observation préliminaire; division du sujet (n <sup>os</sup> 1075 et 1076). . . . .	699
A. — Marchandises en général (n <sup>os</sup> 1077 à 1089). . . . .	701
B. — Denrées, plantes vivantes, fleurs, fruits (n <sup>os</sup> 1090 à 1105). . . . .	706
C. — Autres marchandises (n <sup>os</sup> 1106 à 1151). . . . .	716

QUATRIÈME PARTIE  
RÈGLEMENTATIONS SPÉCIALES

	Pages
Division du sujet (n° 1152) . . . . .	741

CHAPITRE PREMIER

**Transports et services auxquels s'appliquent, en principe,  
les règles ordinaires**

<b>SECTION I.</b>	— Transports bénéficiant d'avantages spéciaux en vertu des cahiers des charges.	
	Énumération de ces transports (n° 1153) . . . . .	742
§ 1.	— Fonctionnaires chargés de la surveillance (nos 1154 à 1161) . . . . .	742
§ 2.	— Militaires et marins (nos 1162 à 1169) . . . . .	744
§ 3.	— Services pénitentiaires (nos 1170 à 1172) . . . . .	750
§ 4.	— Administration des postes (nos 1173 à 1175) . . . . .	751
<b>SECTION II.</b>	— Matières explosibles, inflammables, dangereuses et infectes (nos 1176 à 1185) . . . . .	753
<b>SECTION III.</b>	— Embranchements particuliers (nos 1186 à 1203) . . . . .	759
<b>SECTION IV.</b>	— Transport dans des wagons appartenant à des particuliers (nos 1204 à 1206) . . . . .	773
<b>SECTION V.</b>	— Services extérieurs.	
§ 1.	— Factage, camionnage, correspondance, réexpédition (nos 1207 à 1222) . . . . .	776
§ 2.	— Bureaux de ville (nos 1223 à 1227) . . . . .	786

CHAPITRE II

**Transports et services auxquels les règles ordinaires sont,  
en principe, inapplicables**

<b>SECTION I.</b>	— Colis postaux.	
§ 1.	— Régime légal des colis postaux (nos 1228 à 1239) . . . . .	788
§ 2.	— Formation et preuve du contrat (nos 1240 à 1248) . . . . .	795
§ 3.	— Fixation du prix (nos 1249 à 1252) . . . . .	800
§ 4.	— Délais et formalités de livraison (nos 1253 à 1262) . . . . .	803
§ 5.	— Responsabilité (nos 1263 à 1274) . . . . .	807
§ 6.	— Réclamations amiables et judiciaires (nos 1275 à 1288) . . . . .	816
<b>SECTION II.</b>	— Transports internationaux.	
§ 1.	— Principes généraux (nos 1289 à 1298) . . . . .	821
§ 2.	— Caractères généraux et domaine d'application de la convention de Berne (nos 1299 à 1309) . . . . .	825
§ 3.	— Formation et preuve du contrat (nos 1310 à 1317) . . . . .	836
§ 4.	— Exécution générale du contrat. Droit à la marchandise. Itinéraire. (nos 1318 à 1328) . . . . .	840
§ 5.	— Fixation et paiement du prix (nos 1329 à 1335) . . . . .	845
§ 6.	— Délais (nos 1336 à 1342) . . . . .	848
§ 7.	— Responsabilité.	
	Principes généraux et observation préliminaire (n° 1343) . . . . .	855
	A. — Pertes, manquants et avaries (nos 1344 à 1354) . . . . .	855
	B. — Retards (nos 1355 à 1364) . . . . .	864
	C. — Autres causes de responsabilité (nos 1365 à 1374) . . . . .	868
§ 8.	— Réclamations amiables et judiciaires (nos 1375 à 1400) . . . . .	873

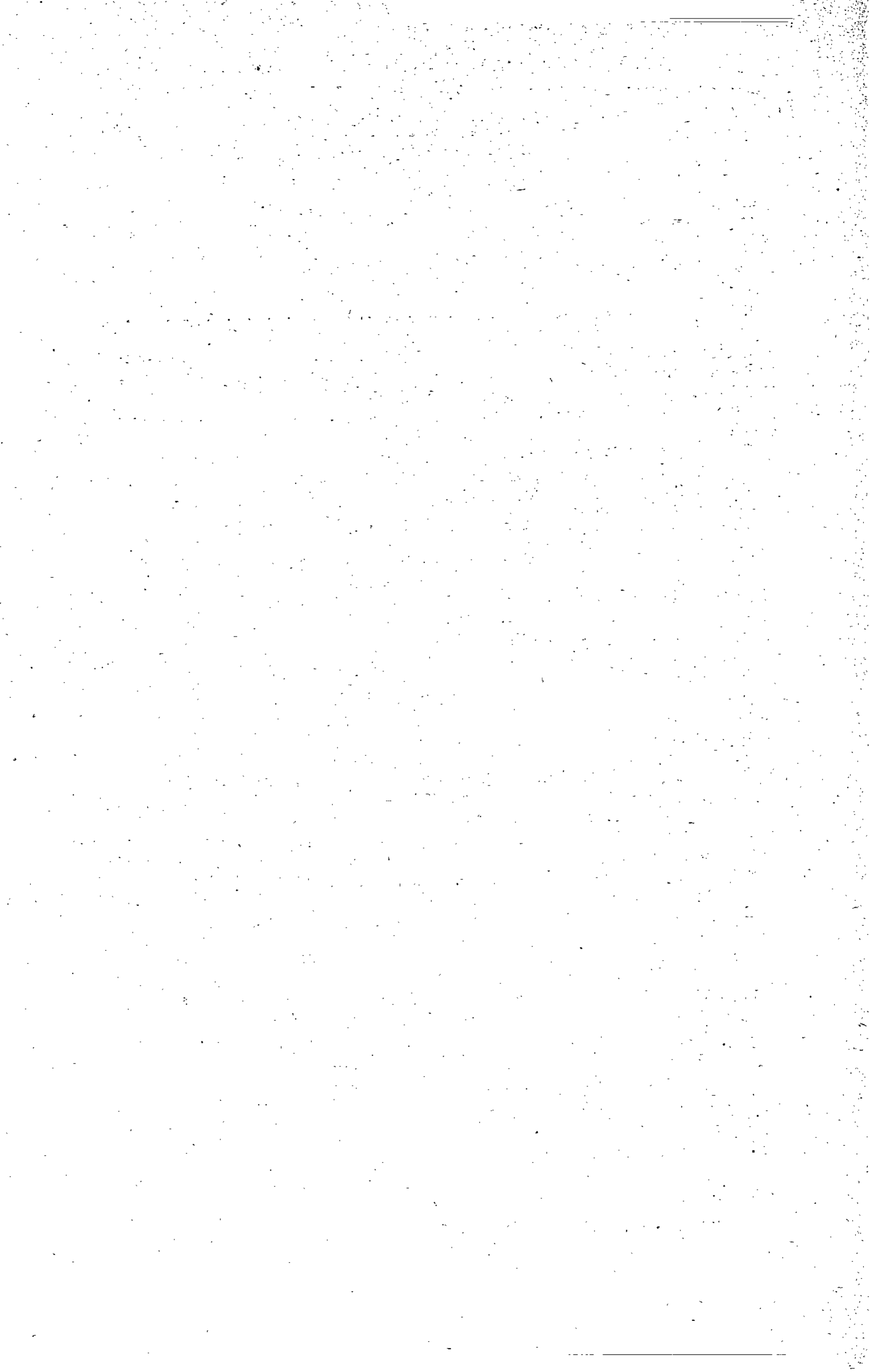
## TABLES

	Pages
AVIS IMPORTANT . . . . .	884
<b>Résumé alphabétique et analytique . . . . .</b>	<b>885</b>
<b>Table des lois, décrets, arrêtés, circulaires, documents parlementaires, administratifs et judiciaires, mentionnés, cités ou commentés. . . . .</b>	<b>945</b>
<b>I — Documents législatifs, réglementaires, parlementaires et administratifs</b>	
1° Articles des codes :	
Code civil . . . . .	945
Code de procédure civile . . . . .	946
Code de commerce . . . . .	946
<i>Code de commerce allemand</i> . . . . .	947
Code d'instruction criminelle . . . . .	947
Code pénal . . . . .	947
2° Lois, décrets, arrêtés, circulaires et documents divers :	
a) Désignés par leur date et classés par ordre chronologique. . . . .	947
b) Sans indication de dates, dans l'ordre suivant :	
1. Cahier des charges des <i>chemins de fer d'intérêt général</i> . . . . .	956
2. Cahier des charges pour les <i>chemins de fer d'intérêt local</i> . . . . .	956
3. Cahier des charges pour les <i>tramways</i> . . . . .	956
4. Tarifs généraux de <i>grande vitesse</i> . . . . .	956
5. Tarifs généraux de <i>petite vitesse</i> . . . . .	957
6. Conditions générales d'application des tarifs spéciaux <i>G. V.</i> . . . . .	958
7. Conditions générales d'application des tarifs spéciaux <i>P. V.</i> . . . . .	958
8. Tarifs spéciaux de <i>grande vitesse</i> numériquement désignés. . . . .	958
9. Tarifs spéciaux de <i>petite vitesse</i> numériquement désignés. . . . .	959
10. Convention internationale de Berne. . . . .	960
<b>II — Documents judiciaires (par ordre chronologique)</b>	
1° Arrêts de la Cour de cassation. . . . .	961
2° Décisions diverses (Tribunaux administratifs, cours d'appel, tribunaux inférieurs ou étrangers) . . . . .	968

### CARTES SPÉCIALES DES GRANDS RÉSEAUX FRANÇAIS

(Voir, p. 333, la légende dans le cartouche au bas de la première de ces cartes.)

Réseau de l'État (avant le rachat de l'Ouest) . . . . .	333
— (Ouest racheté) . . . . .	334
Réseau du Nord . . . . .	335
— d'Orléans . . . . .	336-337
— de Paris-Lyon-Méditerranée. . . . .	338-339
— de l'Est. . . . .	340
— du Midi. . . . .	341



ARDOUIN-DUMAZET

Voyage en France

60 Volumes, avec plus de 1.300 Cartes

**La Bretagne.**

- I. Iles bretonnes, de la Loire à Belle-Isle (3<sup>e</sup> série);
- II. Iles d'Hoëdic à Ouessant (4<sup>e</sup> série);
- \*III. Haute-Bretagne intérieure (5<sup>e</sup> série);
- \*IV. Littoral de l'Atlantique (51<sup>e</sup> série);
- \*V. Iles et littoral de la Manche (52<sup>e</sup> série);
- \*VI. Basse-Bretagne intérieure (53<sup>e</sup> série).

**La Normandie.**

- I. Cotentin, Basse-Normandie, Pays d'Auge, Haute-Normandie, Pays de Caux (6<sup>e</sup> s.);
- II. Littoral du Pays de Caux, Vexin, Basse-Picardie (17<sup>e</sup> série);
- III. La Seine, de Paris à la mer, Parisis et Vexin français (46<sup>e</sup> série).

**La Touraine, l'Anjou et la Beauce.**

- \*Morvan, Val-de-Loire, Sologne (1<sup>re</sup> série);
- \*Touraine, Anjou (Châteaux de la Loire) [56<sup>e</sup> série];
- \*Beauce, Perche et Maine (2<sup>e</sup> série).

**Les Vosges, l'Alsace-Lorraine.**

- Haute-Champagne, Basse-Lorraine (21<sup>e</sup> série);
- Plateau lorrain et Vosges françaises (22<sup>e</sup> série);
- Plaine Comtoise et Jura (23<sup>e</sup> série);
- \*Haute-Alsace (48<sup>e</sup> série);
- Basse-Alsace (49<sup>e</sup> série);
- Lorraine annexée (50<sup>e</sup> série).

**Les Alpes, Lyonnais et Dauphiné.**

- \*La Région Lyonnaise (7<sup>e</sup> série);
- Le Rhône, du Léman à la mer (8<sup>e</sup> série);
- \*Dauphiné : Graisivaudan et Oisans (9<sup>e</sup> série);
- \*Les Alpes, du Léman à la Durance (10<sup>e</sup> série);
- Forez, Vivarais, Tricastin, Comtat venaissin (11<sup>e</sup> série);
- Alpes de Provence et Alpes maritimes (12<sup>e</sup> s.);
- Bas-Dauphiné, Comtat venaissin (57<sup>e</sup> série).

**La Bourgogne et le Jura.**

- Plaine Comtoise et Jura (23<sup>e</sup> série);
- \*Le Rhône, du Léman à la mer (8<sup>e</sup> série);
- \*Haute-Bourgogne (24<sup>e</sup> série);
- \*Basse-Bourgogne et Senonais (25<sup>e</sup> série).

**L'Auvergne et les Cévennes.**

- Haute-Auvergne et Haut-Quercy (32<sup>e</sup> série);
- Basse-Auvergne (33<sup>e</sup> série);
- Velais, Vivarais méridional, Gévaudan (34<sup>e</sup> s.);
- Rouergue et Albigeois (35<sup>e</sup> série);
- Cévennes méridionales (36<sup>e</sup> série).

**Guyenne, Gascogne et Languedoc.**

- Bordelais et Périgord (29<sup>e</sup> série);
- Gascogne (30<sup>e</sup> série);
- Agenais, Lomagne, Bas-Quercy (31<sup>e</sup> série);
- Haut-Languedoc (38<sup>e</sup> série).

**Poitou, Limousin, Berry.**

- Charentes et Plaine Poitevine (15<sup>e</sup> série);
- De Vendée en Beauce (16<sup>e</sup> série);
- Berry et Poitou oriental (26<sup>e</sup> série);
- Bourbonnais et Haute-Marche (27<sup>e</sup> série);
- Limousin (28<sup>e</sup> série).

**Les Pyrénées.**

- Le Golfe du Lion (37<sup>e</sup> série);
- Pyrénées orientales (39<sup>e</sup> série);
- Pyrénées centrales (40<sup>e</sup> série);
- Pyrénées occidentales (41<sup>e</sup> série).

**Le Nord de la France.**

- Littoral du Pays de Caux, Vexin, Basse-Picardie (17<sup>e</sup> série);
- Flandre et Littoral du Nord (18<sup>e</sup> série);
- Artois, Cambésis et Hainaut (19<sup>e</sup> série);
- Haute-Picardie, Champagne rémoise et Ardennes (20<sup>e</sup> série).

**La Région Parisienne.**

- I. *Nord-Est* : Le Valois (42<sup>e</sup> série);
- II. *Est* : La Brie (43<sup>e</sup> série);
- III. *Sud* : Gâtinais français et Haute-Beauce (44<sup>e</sup> série);
- IV. *Sud-Ouest* : Versailles et le Hurepoix (45<sup>e</sup> série);
- V. *Nord-Ouest* : La Seine, de Paris à la mer, Parisis, Vexin français (46<sup>e</sup> série);
- VI. *Ouest* : L'Yveline et le Mantois (47<sup>e</sup> série).

\* Les volumes marqués d'un astérisque sont ceux parus en 1910 et 1911.

Chaque volume in-12, d'environ 400 pages, avec cartes, broché. . . . . 3 fr. 50

— Élégalement cartonné en toile souple, tête rouge. . . . . 4 fr. »

Envoi gratuit, sur demande, du Catalogue détaillé des 60 volumes de la collection

BERGER-LEVRAULT, LIBRAIRES-ÉDITEURS

PARIS, 5-7, rue des Beaux-Arts — rue des Glacis, 18, NANCY

---

**Isidore FINANCE**

CHEF DU BUREAU DES ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES

SOUS-DIRECTEUR DU TRAVAIL AU MINISTÈRE DU TRAVAIL ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE

---

LES

# SYNDICATS PROFESSIONNELS

DEVANT

## LES TRIBUNAUX ET LE PARLEMENT

DEPUIS 1884

1911. Un volume in-8 de 497 pages, broché. . . . . 6 fr.

---

*Droit pénal. Code pénal. Code d'instruction criminelle. Principaux crimes et délits. Formules*, par Louis FOUCHER, rédacteur principal à la Préfecture de la Seine, et A. SAILLARD, chef de bureau au Ministère de l'Agriculture. 1906. Un vol. in-8 de 614 pages, br. 6 fr.  
Relié en percaline. . . . . 7 fr.

---

## TRAITÉ DE L'IMPOT FONCIER

Contenant l'exposé et le commentaire de la législation, des règlements, de la jurisprudence et de la doctrine administrative sur la matière, par E. DESSART, sous-chef de bureau au Ministère des Finances. 1905. Un volume in-8 de 638 pages, broché . . . . . 7 fr. 50 — Relié en percaline . . . . . 9 fr.

---

## DICTIONNAIRE DES DOMAINES

Par Édouard MAGUÉRO, docteur en droit, directeur de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre à Tours, avec la collaboration de MM. GUILBERT, JUGE et OLIVE, rédacteurs à la Direction générale. 1899. Un fort volume in-4, broché. . . . . 25 fr.  
Relié en demi-marroquin, plats toile . . . . . 30 fr.

---

Nouveau Manuel pratique des Brevets d'invention, par Georges LAINEL, rédacteur à l'Office national de la propriété industrielle. 2<sup>e</sup> édition, mise à jour. Un volume in-12 de 279 pages, broché. . . . . 4 fr. 50 — Relié en percaline . . . . . 5 fr. 50

---

# DICTIONNAIRE DES COMMUNES

(FRANCE ET ALGÉRIE)

Avec l'indication de la PERCEPTION dont relève chaque commune

*Suivi de la Liste des Communes dans les Colonies et Protectorats  
et de la Nomenclature des Communes de France groupées par Perception  
avec l'indication*

*de la distance qui sépare chaque localité de la résidence du Percepteur*

3<sup>e</sup> édition, révisée, augmentée et mise à jour. 1909. Un volume petit in-8 de 829 pages, élégamment relié en percaline souple gaufrée. . . . . 6 fr.



BERGER-LEVRAULT, LIBRAIRES-ÉDITEURS

PARIS, 5-7, rue des Beaux-Arts — rue des Glacis, 18, NANCY

---

M. et A. MÉLIOT

# DICTIONNAIRE FINANCIER

INTERNATIONAL THÉORIQUE ET PRATIQUE

GUIDE FINANCIER POUR TOUS LES PAYS

3<sup>e</sup> édition, refondue et mise à jour par un *Supplément* 1912. Volume grand in-8 de 1300 pages, relié en percaline . . . . . 20 fr.

---

## DICTIONNAIRE DES FINANCES

Publié sous la direction de M. Léon SAY, membre de l'Institut, sénateur, ancien ministre des Finances, etc., par MM. Louis FOYOT, chef de bureau, et A. LANJALLEY, directeur général de la Comptabilité publique au Ministère des Finances. Deux volumes grand in-8 jésus, chacun de 1572 pages à deux colonnes compactes, brochés . . . . . 90 fr.  
Reliés en demi-chagrin, plats toile . . . . . 100 fr.

---

*Dictionnaire de l'Administration française*, par Maurice BLOCK, membre de l'Institut, avec la collaboration de membres du Conseil d'État, de la Cour des Comptes, de Directeurs et de Chefs de service de différents ministères, etc. 5<sup>e</sup> édition (1905), refondue et considérablement augmentée, sous la direction d'Édouard MAGUÉRO, directeur de l'Enregistrement. Deux tomes formant un volume grand in-8 de 2741 pages, broché, avec un *Supplément* de 110 pages, mettant le Dictionnaire à jour à fin novembre 1907. . . . . 42 fr. 50  
Relié en demi-marroquin, plats toile, avec le *Supplément* broché . . . . . 50 fr.

---

ÉTUDES DE SCIENCE FINANCIÈRE



MANUEL

# DU PORTEFEUILLISTE

Les Effets de Commerce, l'Escompte

les Changes et les Monnaies, Usages des Places étrangères

---

PRÉCIS THÉORIQUE ET PRATIQUE

à l'usage des *Élèves des Cours supérieurs commerciaux, des Employés des Banques de la Bourse et du Commerce, et des Candidats aux divers Concours*

Par F.-J. COMBAT

CHEF DE PORTEFEUILLE, EXPERT-COMPTABLE PRÈS LE TRIBUNAL CIVIL  
PROFESSEUR DE DROIT COMMERCIAL ET DE SCIENCE FINANCIÈRE

---

1911. Vol. in-8 de 215 pages, avec 13 reproductions de documents, br. 4 fr.

## PREFACE

### PREMIERE PARTIE REGLES DE DROIT COMMUN APPLICABLES AUX TRANSPORTS

#### CHAPITRE PREMIER Formation et preuve du contrat de transport

SECTION I. - Définitions. Caractères généraux du contrat de transport. Lois générales qui le régissent (n<sup>OS</sup> 1 à 13)

SECTION II. - Comment se forme le contrat de transport et comment il se prouve.

§ 1. - Généralités (n<sup>OS</sup> 14 à 23)

§ 2. - De la lettre de voiture (n<sup>OS</sup> 24 à 34)

#### CHAPITRE II Exécution du contrat de transport - Droits et devoirs réciproques des parties

SECTION I. - Obligations du voyageur, de l'expéditeur et du destinataire. Privilège du voiturier (n<sup>OS</sup> 35 à 46)

SECTION II. - Obligations du voiturier et du commissionnaire (n<sup>OS</sup> 47 à 61).

#### CHAPITRE III Responsabilité

SECTION I. - Principes généraux (n<sup>OS</sup> 62 à 76)

SECTION II. - Accidents de personnes (n<sup>OS</sup> 77 à 85)

SECTION III. - Pertes, manquants et avaries (n<sup>OS</sup> 86 à 103)

SECTION IV. - Retards (n<sup>OS</sup> 104 à 113)

#### CHAPITRE IV Procédure et prescription

SECTION I. - Exercice des actions auxquelles un transport peut donner lieu (n<sup>OS</sup> 114 à 124)

SECTION II. - Tribunaux compétents (n<sup>OS</sup> 125 à 133)

SECTION III. - Prescription (n<sup>OS</sup> 134 à 145)

SECTION IV. - Extinction de l'action par la livraison et le paiement sans protestation ni réserve (n<sup>OS</sup> 146 à 160)

### DEUXIEME PARTIE REGLES GENERALES APPLICABLES AUX TRANSPORTS PAR VOIE FERREE

#### CHAPITRE PREMIER Principes fondamentaux

SECTION I. - Bases légales de la réglementation (n<sup>OS</sup> 161 à 174)

SECTION II. - Règles applicables même en dehors de tout contrat

§ 1. - Obligations imposées aux administrations exploitantes (n<sup>OS</sup> 175 à 188)

§ 2. - Devoirs du public sur les chemins de fer (n<sup>OS</sup> 189 à 196)

SECTION III. - Conditions obligatoires des contrats (n<sup>OS</sup> 197 à 205)

#### CHAPITRE II Formation et preuve du contrat

SECTION I. - Contrat de voyage (n<sup>OS</sup> 206 à 215)

SECTION II. - Contrat d'expédition.

§ 1. - De la déclaration d'expédition (n<sup>OS</sup> 216 à 230)

§ 2. - Du récépissé (n<sup>OS</sup> 231 à 241)

SECTION III. - Impôts spéciaux et droits de timbre. Groupage (n<sup>OS</sup> 242 à 253)

#### CHAPITRE III Fixation du prix

SECTION I. - Règles générales (n<sup>OS</sup> 254 à 260)

SECTION II. - Tarif du cahier des charges (n<sup>OS</sup> 261 à 280)

SECTION III. - Tarif exceptionnel.

§ 1. - Généralités (n<sup>OS</sup> 281 à 285)

§ 2. - Marchandises de faible densité (n<sup>OS</sup> 286 à 290)

§ 3. - Matières inflammables ou explosibles; animaux et objets dangereux (n<sup>OS</sup> 291 à 293)

§ 4. - Finances; animaux et objets de valeur (n<sup>OS</sup> 294 à 302)

§ 5. - Petits colis (n<sup>OS</sup> 303 à 309)

SECTION IV. - Frais accessoires.

§ 1. - Généralités (n<sup>OS</sup> 310 à 320)

§ 2. - Enregistrement (n<sup>OS</sup> 321 à 324)

§ 3. - Pesage supplémentaire (n<sup>OS</sup> 325 à 331)

§ 4. - Comptage (n<sup>OS</sup> 332 à 337)

§ 5. - Manutention au départ, à l'arrivée et aux points de transit. Division du sujet (n° 338)

A. - Manutention au départ et à l'arrivée (n<sup>OS</sup> 339 à 348)

B. - Transmission et transbordement (n<sup>OS</sup> 349 à 353)

§ 6. - Frais de garde et de stationnement.

Définitions; division du sujet (n° 354)

A. - Dépôt des bagages (n<sup>OS</sup> 355 à 365)

B. - Magasinage (n<sup>OS</sup> 366 à 386)

C. - Stationnement des wagons dont la manutention est faite par l'expéditeur ou le destinataire (n<sup>OS</sup> 387 à 396)

D. - Gardiennage spécial des explosifs (n<sup>OS</sup> 397 à 401)

§ 7. - Location des grues et appareils de levage (n<sup>OS</sup> 402 à 405)

§ 8. - Désinfection des wagons (n<sup>OS</sup> 406 à 411)

SECTION V. - Taxes homologuées.

Objet et division de cette section (n° 412)

§ 1. - Règles générales (n<sup>OS</sup> 413 à 429)

§ 2. - Règles exceptionnelles en faveur du trafic d'exportation et de transit (n<sup>OS</sup> 430 à 434)

#### CHAPITRE IV Délais d'exécution

SECTION I. - Principes généraux.

§ 1. - Mode de fixation et bases pour le calcul des délais (n<sup>OS</sup> 435 à 445)

§ 2. - Horaires des trains (n<sup>OS</sup> 446 à 450)

§ 3. - Distances et itinéraires (n<sup>OS</sup> 451 à 458)

§ 4. - Heures d'ouverture et de fermeture des gares (n<sup>OS</sup> 459 à 464)

SECTION II. - Délais pour le contrat de voyage (n<sup>OS</sup> 465 à 471)

SECTION III. - Délais pour le contrat d'expédition.

§ 1. - Généralités; délai total et délais partiels (n<sup>OS</sup> 472 à 481)

§ 2. - Délai d'expédition ou de mise en route (n<sup>OS</sup> 482 à 488)

§ 3. - Délai de transport proprement dit.

A. - Grande vitesse (n<sup>OS</sup> 489 à 494)

B. - Petite vitesse (n<sup>OS</sup> 495 à 502)

§ 4. - Délai de transmission (n<sup>OS</sup> 503 à 516)

§ 5. - Délai de livraison (n<sup>OS</sup> 517 à 524)

#### CHAPITRE V Responsabilité

SECTION I. - Règles générales (n<sup>OS</sup> 525 à 537)

SECTION II. - Accidents de personnes (n<sup>OS</sup> 538 à 551)

SECTION III. - Causes de responsabilité autres que les accidents (n<sup>OS</sup> 552 à 556)

#### CHAPITRE VI Réclamations et litiges

SECTION I. - Réclamations amiables (n<sup>OS</sup> 557 à 571)

SECTION II. - Réclamations administratives.

§ 1. - Organisation des services de contrôle (n<sup>OS</sup> 572 à 590)

§ 2. - Le registre des réclamations (n<sup>OS</sup> 591 à 600)

SECTION III. - Actions judiciaires (n<sup>OS</sup> 601 à 610)

### TROISIEME PARTIE LES TARIFS ET LEUR APPLICATION

#### CHAPITRE PREMIER Classification et publication des tarifs

SECTION I. - Classification des tarifs d'après le mode et l'étendue de leur application (n<sup>OS</sup> 611 à 624)

SECTION II. - Classification des tarifs d'après les bases suivant lesquelles les prix sont établis (n<sup>OS</sup> 625 à 636)

SECTION III. - Classifications fondées sur des considérations autres que les précédentes (n<sup>OS</sup> 637 à 648)

SECTION IV. - Classement et numérotage adoptés dans la pratique (n<sup>OS</sup> 649 à 656)

SECTION V. - Les publications officielles et le Recueil-Chaix (n<sup>OS</sup> 657 à 663)

#### CHAPITRE II Tarifs généraux

Observations préliminaires (n<sup>OS</sup> 664 à 671)

SECTION I. - Commentaire des tarifs généraux de grande vitesse

Ordre et division du sujet (n° 672)

- § 1. - Voyageurs (n<sup>OS</sup> 673 à 694)
- § 2. - Bagages (n<sup>OS</sup> 695 à 718)
- § 3. - Articles de messagerie, marchandises et denrées (n<sup>OS</sup> 719 à 722).
- § 4. - Finances, valeurs, objets d'art (n<sup>OS</sup> 723 à 730)
- § 5. - Chiens (n<sup>OS</sup> 731 à 744)
- § 6. - Marchandises ne pesant pas 200 kilos sous le volume de 1 mètre cube; masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles (n<sup>OS</sup> 745 à 749)
- § 7. - Voitures; pompes funèbres (n<sup>OS</sup> 750 à 754)
- § 8. - Animaux vivants (n<sup>OS</sup> 755 à 763)
- § 9. - Dispositions diverses (n<sup>OS</sup> 764 à 806)
- SECTION II. - Commentaire des tarifs généraux de petite vitesse.
- Ordre et division du sujet (n° 807)
- § 1. - Marchandises en général.
- A. - Classification générale (n<sup>OS</sup> 808 à 816)
- B. - Prix de transport, conditions d'application et frais accessoires (n<sup>OS</sup> 817 à 828)
- § 2. - Voitures, animaux, matériel roulant (n<sup>OS</sup> 829 à 844)
- § 3. - Dispositions diverses (n<sup>OS</sup> 845 à 859)

#### CHAPITRE III Tarifs spéciaux

- Observations préliminaires (n<sup>OS</sup> 860 à 864)
- SECTION I. - Conditions générales d'application (des tarifs spéciaux).
- § 1. - Grande vitesse (n<sup>OS</sup> 865 à 874)
- § 2. - Petite vitesse.
- Préliminaires (n<sup>OS</sup> 875 à 877)
- A. - Nécessité et effets de la demande préalable (n<sup>OS</sup> 878 à 884)
- B. - Délais (n<sup>OS</sup> 885 à 887)
- C. - Clauses du wagon complet et du minimum de tonnage: Fourniture des wagons (n<sup>OS</sup> 888 à 909); Utilisation (n<sup>OS</sup> 910 et 911); Taxation (n<sup>OS</sup> 912 à 922)
- D. - Taxes et itinéraires dans quelques cas spéciaux: Marchandises de faible densité (n° 923); Barèmes communs (n<sup>OS</sup> 924 et 925); Stations intermédiaires (n<sup>OS</sup> 926 à 934); Majorations de taxes (n° 935)
- E. - Opérations accessoires: Manutention et transmission (n<sup>OS</sup> 936 à 942); Pesage (n<sup>OS</sup> 943 à 952)
- F. - Conditions applicables aux tarifs spéciaux d'exportation et de transit (n<sup>OS</sup> 953 à 962)

SECTION II. - Conditions particulières des tarifs spéciaux ou dénommés tels. Remarques importantes et division du sujet (n° 963)

- § 1. - Voyageurs et bagages.
- A. - Voyages simples: Billets simples (n<sup>OS</sup> 964 et 965); Emigrants (n<sup>OS</sup> 966 à 968); Places et voitures de luxe (n<sup>OS</sup> 969 à 973); Matériel n'appartenant pas à l'administration sur les rails de laquelle il circule (n<sup>OS</sup> 974 à 976); Trains spéciaux (n° 977)
- B. - Voyages d'aller et retour et voyages circulaires: Billets d'aller et retour ordinaires (n<sup>OS</sup> 978 à 983); Billets circulaires, billets spéciaux pour stations balnéaires, etc. (n<sup>OS</sup> 984 à 988)
- C. - Pluralité de voyages en un seul contrat: Cartes de circulation à demi-place (n<sup>OS</sup> 989 à 999); Cartes d'abonnement (n<sup>OS</sup> 1000 à 1009)
- D. - Bagages non accompagnés (n<sup>OS</sup> 1010 à 1013)
- § 2. - Finances, valeurs et objets d'art (n<sup>OS</sup> 1014 à 1023)
- § 3. - Transports funéraires (n<sup>OS</sup> 1024 à 1026)
- § 4. - Animaux vivants.
- Division du sujet (n° 1027)
- A. - Chevaux et bestiaux en général (n<sup>OS</sup> 1028 à 1046)
- B. - Cas particuliers: Chevaux de course, équipages de chasse, etc. (n<sup>OS</sup> 1047 à 1051); Petits animaux, coquillages, ruches d'abeilles, etc. (n<sup>OS</sup> 1052 à 1054)
- § 5. - Voitures.
- A. - Transports à grande vitesse (n<sup>OS</sup> 1055 à 1065)
- B. - Transports à petite vitesse (n<sup>OS</sup> 1066 à 1074)
- § 6. - Marchandises.
- Observation préliminaire; division du sujet (n<sup>OS</sup> 1075 et 1076)
- A. - Marchandises en général (n<sup>OS</sup> 1077 à 1089)
- B. - Denrées, plantes vivantes, fleurs, fruits (n<sup>OS</sup> 1090 à 1105)
- C. - Autres marchandises (n<sup>OS</sup> 1106 à 1151)

#### QUATRIEME PARTIE REGLEMENTATIONS SPECIALES

Division du sujet (n° 1152)

#### CHAPITRE PREMIER Transports et services auxquels s'appliquent, en principe, les règles ordinaires

- SECTION I. - Transports bénéficiant d'avantages spéciaux en vertu des cahiers des charges.
- Enumération de ces transports (n° 1153)
- § 1. - Fonctionnaires chargés de la surveillance (n<sup>OS</sup> 1154 à 1161)
- § 2. - Militaires et marins (n<sup>OS</sup> 1162 à 1169)
- § 3. - Services pénitentiaires (n<sup>OS</sup> 1170 à 1172)
- § 4. - Administration des postes (n<sup>OS</sup> 1173 à 1175)
- SECTION II. - Matières explosibles, inflammables, dangereuses et infectes (n<sup>OS</sup> 1176 à 1185)
- SECTION III. - Embranchements particuliers (n<sup>OS</sup> 1186 à 1203)
- SECTION IV. - Transport dans des wagons appartenant à des particuliers (n<sup>OS</sup> 1204 à 1206)
- SECTION V. - Services extérieurs.
- § 1. - Factage, camionnage, correspondance, réexpédition (n<sup>OS</sup> 1207 à 1222)
- § 2. - Bureaux de ville (n<sup>OS</sup> 1223 à 1227)

#### CHAPITRE II Transports et services auxquels les règles ordinaires sont, en principe, inapplicables

- SECTION I. - Colis postaux.
- § 1. - Régime légal des colis postaux (n<sup>OS</sup> 1228 à 1239)
- § 2. - Formation et preuve du contrat (n<sup>OS</sup> 1240 à 1248)
- § 3. - Fixation du prix (n<sup>OS</sup> 1249 à 1252)
- § 4. - Délais et formalités de livraison (n<sup>OS</sup> 1253 à 1262)
- § 5. - Responsabilité (n<sup>OS</sup> 1263 à 1274)
- § 6. - Réclamations amiables et judiciaires (n<sup>OS</sup> 1275 à 1288)
- SECTION II. - Transports internationaux.
- § 1. - Principes généraux (n<sup>OS</sup> 1289 à 1298)
- § 2. - Caractères généraux et domaine d'application de la convention de Berne (n<sup>OS</sup> 1299 à 1309)
- § 3. - Formation et preuve du contrat (n<sup>OS</sup> 1310 à 1317)
- § 4. - Exécution générale du contrat. Droit à la marchandise. Itinéraire. (n<sup>OS</sup> 1318 à 1328)
- § 5. - Fixation et paiement du prix (n<sup>OS</sup> 1329 à 1335)
- § 6. - Délais (n<sup>OS</sup> 1336 à 1342)
- § 7. - Responsabilité.
- Principes généraux et observation préliminaire (n° 1343)
- A. - Pertes, manquants et avaries (n<sup>OS</sup> 1344 à 1354)
- B. - Retards (n<sup>OS</sup> 1355 à 1364)
- C. - Autres causes de responsabilité (n<sup>OS</sup> 1365 à 1374)
- § 8. - Réclamations amiables et judiciaires (n<sup>OS</sup> 1375 à 1400)

#### TABLES

##### AVIS IMPORTANT

Résumé alphabétique et analytique

Table des lois, décrets, arrêtés, circulaires, documents parlementaires, administratifs et judiciaires, mentionnés, cités ou commentés

#### I - Documents législatifs, réglementaires, parlementaires et administratifs

1° Articles des codes:

Code civil

Code de procédure civile

Code de commerce

Code de commerce allemand

Code d'instruction criminelle

Code pénal

2° Lois, décrets, arrêtés, circulaires et documents divers:

a) Désignés par leur date et classés par ordre chronologique

b) Sans indication de dates, dans l'ordre suivant:

1. Cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général

2. Cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt local

3. Cahier des charges pour les tramways

4. Tarifs généraux de grande vitesse

5. Tarifs généraux de petite vitesse

6. Conditions générales d'application des tarifs spéciaux G. V.

7. Conditions générales d'application des tarifs spéciaux P. V.

8. Tarifs spéciaux de grande vitesse numériquement désignés

9. Tarifs spéciaux de petite vitesse numériquement désignés

10. Convention internationale de Berne

II - Documents judiciaires (par ordre chronologique)

1° Arrêts de la Cour de cassation

2° Décisions diverses (Tribunaux administratifs, cours d'appel, tribunaux inférieurs ou étrangers)

CARTES SPECIALES DES GRANDS RESEAUX FRANCAIS

(Voir, p. 333, la légende dans le cartouche au bas de la première de ces cartes.)

Réseau de l'Etat (avant le rachat de l'Ouest)

Réseau de l'Etat (Ouest racheté)

Réseau du Nord

Réseau d'Orléans

Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée

Réseau de l'Est

Réseau du Midi