http://cnum.cnam.fr
Conservatoire numérique des Arts & Métiers

Auteur ou collectivité : Marlio, L.
Auteur : Marlio, L.
Titre : Voies ferrées (France, Algérie, Tunisie, et colonies françaises)

Auteur : Marlio, L.
Titre du volume : Tome I

Adresse : Paris : P. Dupont, 1912
Collation : 608 p. ; 22 cm.
Cote : CNAM-BIB 8 Le 386 (1)
Sujet(s) : Voies ferrées

Date de mise en ligne : 08/11/2016
Langue : Français

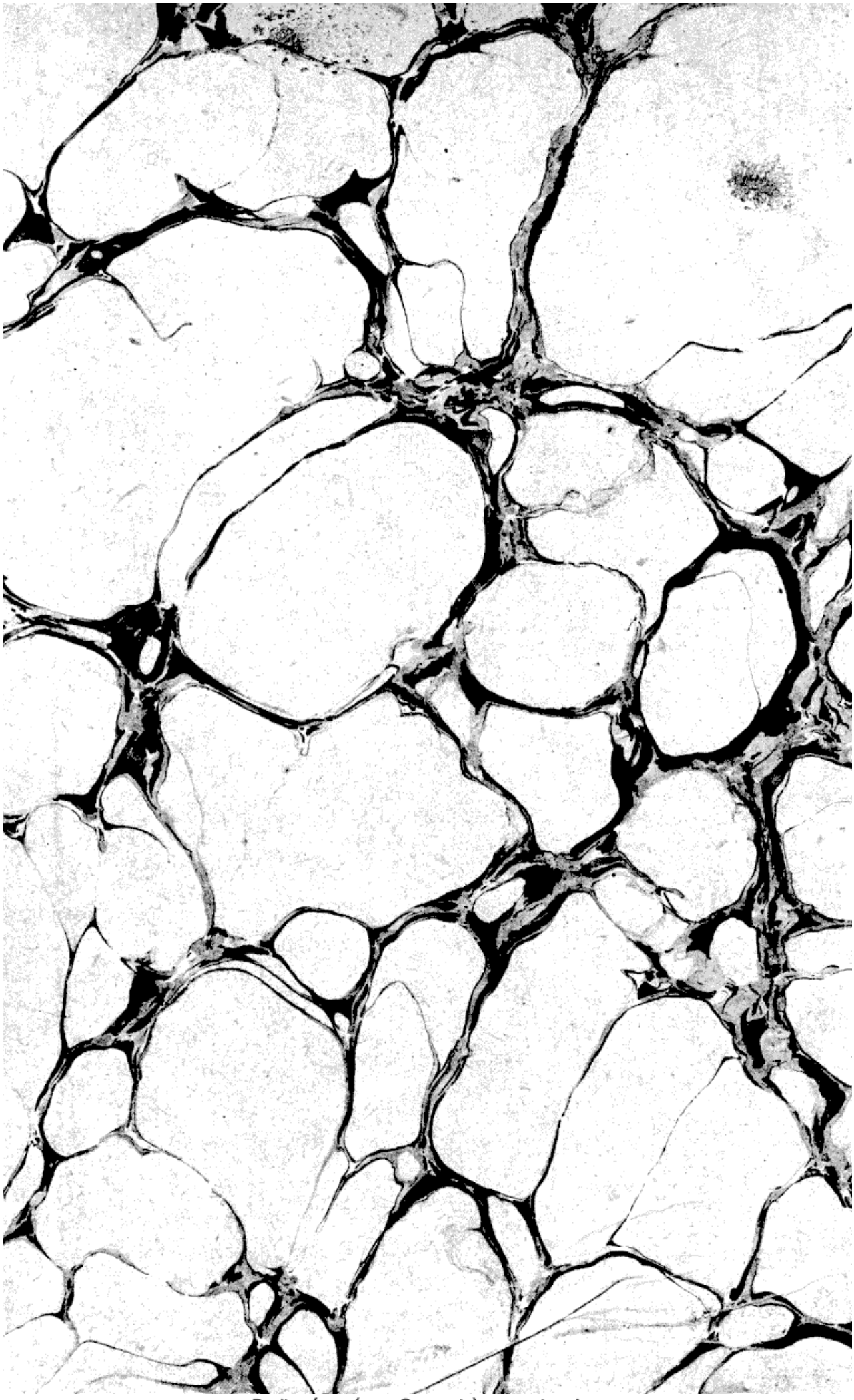
URL permanente : http://cnum.cnam.fr/redir?8LE386.1

La reproduction de tout ou partie des documents pour un usage personnel ou d'enseignement est autorisée, à condition que la mention complète de la source (*Conservatoire national des arts et métiers, Conservatoire numérique http://cnum.cnam.fr*) soit indiquée clairement. Toutes les utilisations à d'autres fins, notamment commerciales, sont soumises à autorisation, et/ou au règlement d'un droit de reproduction.

You may make digital or hard copies of this document for personal or classroom use, as long as the copies indicate *Conservatoire national des arts et métiers, Conservatoire numérique http://cnum.cnam.fr*. You may assemble and distribute links that point to other *CNUM* documents. Please do not republish these PDFs, or post them on other servers, or redistribute them to lists, without first getting explicit permission from *CNUM*.

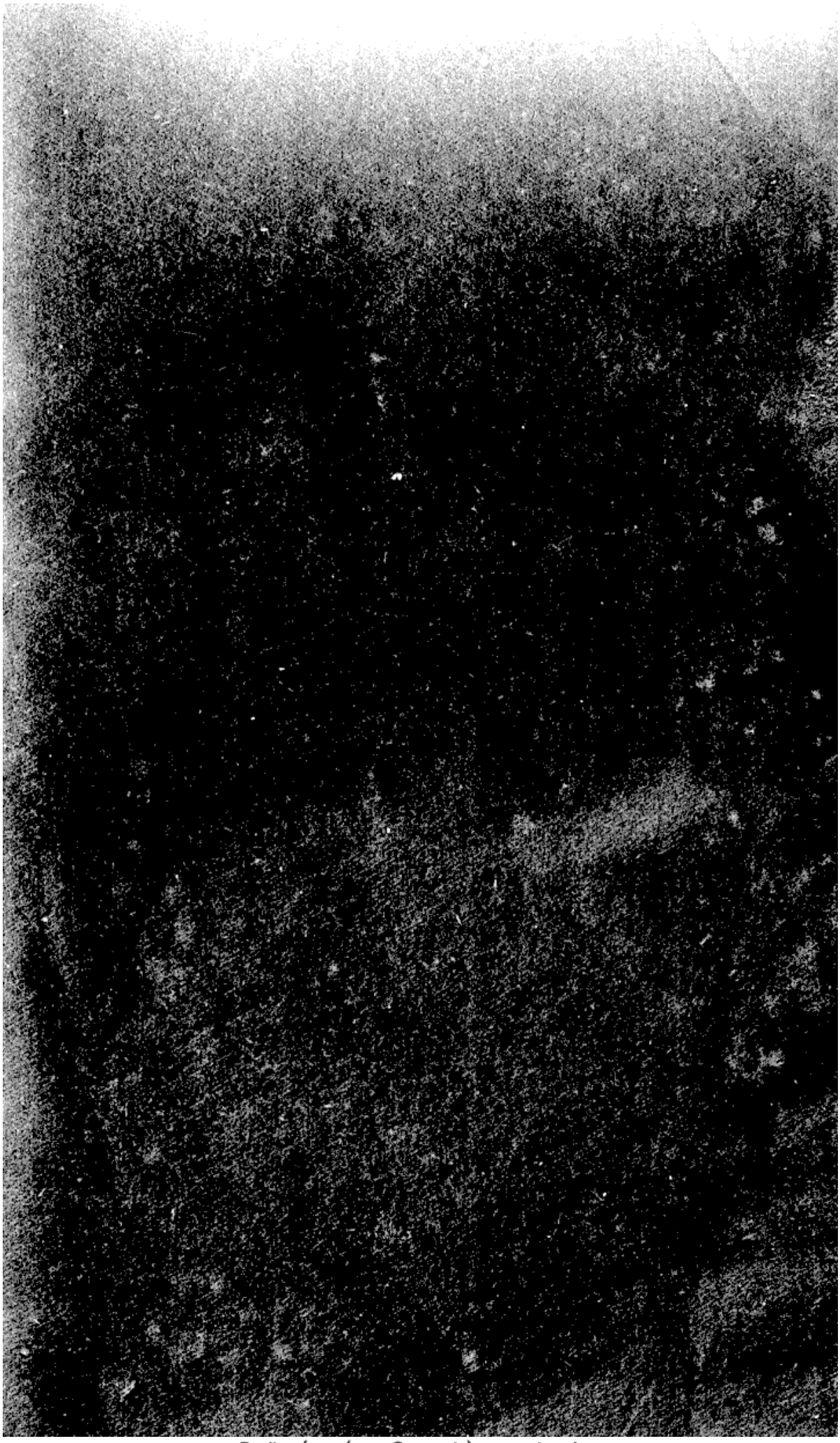
PDF créé le 7/11/2016

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

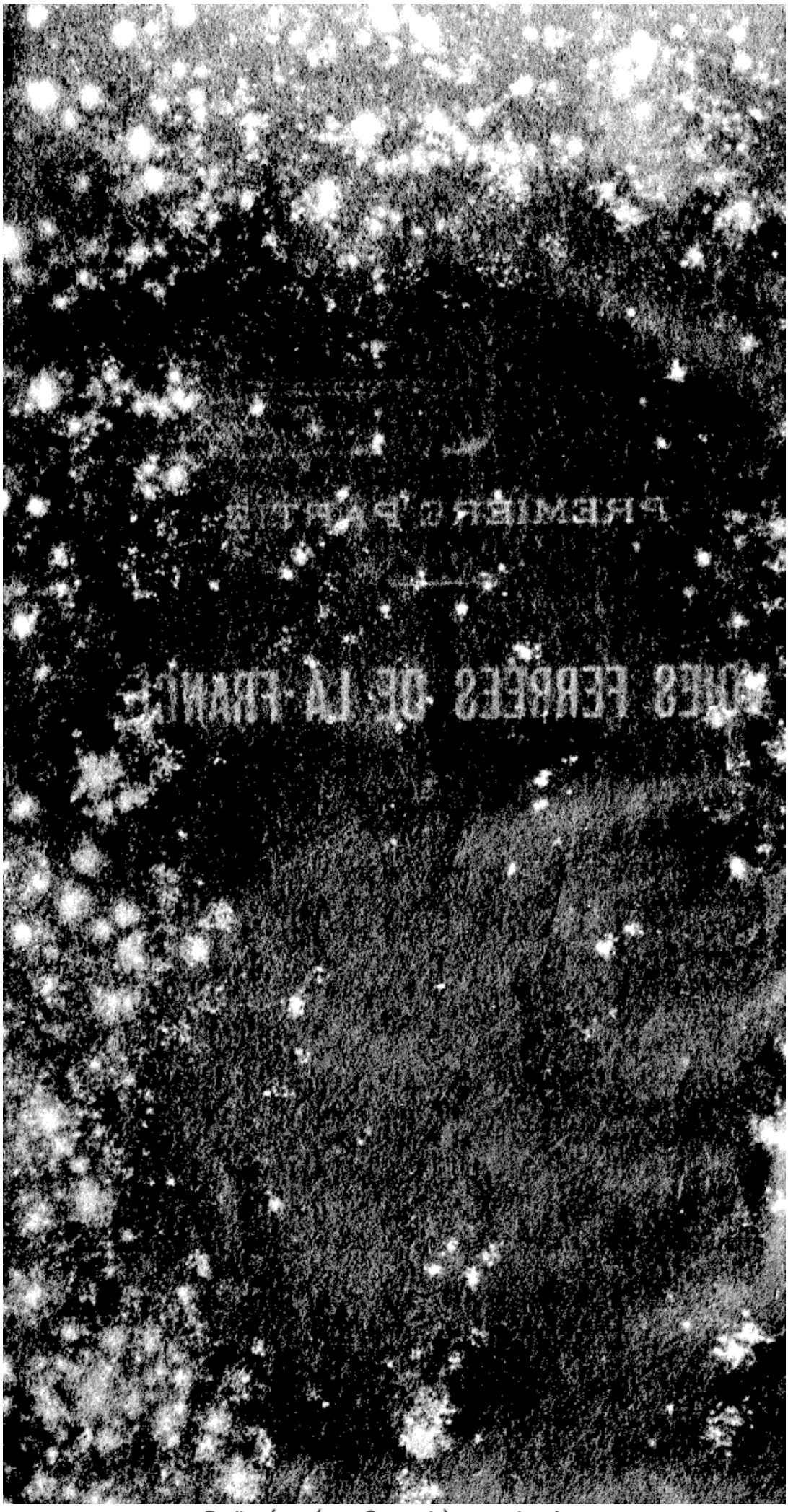
8° Le 386

8° Le 386
12f (2 vol.)
31 Juillet 1912.

PREMIÈRE PARTIE

VOIES FERRÉES DE LA FRANCE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE PREMIER

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE

SECTION PREMIÈRE

LES PREMIÈRES CONCESSIONS

1. Les premières lignes de chemins de fer concédées en France, jusqu'à l'année 1833, ont répondu à des besoins purement industriels et locaux. Ainsi s'expliquent les traits particuliers qu'elles présentent et que l'on ne retrouvera pas dans les périodes postérieures.

La concession est accordée non par le législateur, mais par le Gouvernement, le Conseil d'État entendu. Les ordonnances de concession visent en général l'article de la loi annuelle de finances autorisant l'établissement de droits de péage pour subvenir aux frais des ponts, écluses et autres ouvrages à la charge de l'État, des départements et des communes (1).

(1) La plus ancienne ordonnance portant concession de chemin de fer, celle du 26 février 1823, relative à la ligne d'Andrezieux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La concession est faite soit directement, soit à la suite d'une adjudication. Elle est, dans l'un et l'autre cas, perpétuelle (1).

Le tracé du chemin est approuvé par le Gouvernement, mais l'État n'intervient guère dans la construction et l'exploitation de la ligne. Le concessionnaire reçoit le droit de procéder aux expropriations nécessaires, en se conformant aux prescriptions de la loi du 8 mars 1810; il est stipulé qu'il doit exécuter les travaux dans un certain délai, rétablir les routes et chemins coupés par la voie ferrée, supporter sans indemnité la concurrence des canaux et des chemins de fer dont la construction serait autorisée par la suite. L'Etat ne contribue en aucune manière aux dépenses d'établissement.

Le tarif, qui est soumis à l'approbation de l'autorité concédante, est réduit à sa plus simple expression. Les lignes créées à cette époque ne sont pas affectées au transport des voyageurs. Pour toutes les marchandises, quelle qu'en soit la nature, le tarif prévoit une taxe unique, qui parfois diffère suivant le sens où le transport est effectué. Moyennant le paiement de la taxe, la compagnie est tenue d'exécuter, avec exactitude et célérité, sans pouvoir en aucun cas les refuser, tous les transports qui lui sont confiés (2).

à Saint-Étienne, ne vise aucun texte de loi. « Considérant, dit le préambule, que le commerce et l'industrie retireront de grands avantages de cet établissement, particulièrement pour le transport de la houille, que fournissent en abondance les contrées qu'il doit traverser; qu'un chemin de fer destiné au public est, comme un canal de navigation, un ouvrage d'utilité générale; qu'ainsi le Gouvernement peut conférer aux concessionnaires la faculté d'acquérir les terrains sur lesquels il devra être établi, moyennant une indemnité préalable et à charge de se conformer aux règles prescrites par la loi du 8 mars 1810... »

(1) Concessions directes : ligne d'Andrezieux à Saint-Étienne (O. 26 février 1823); ligne d'Épinac au canal de Bourgogne (O. 7 avril 1830); ligne de Toulouse à Montauban (O. 21 août 1831). — Concessions par adjudication : ligne de Saint-Étienne à Lyon (O. 7 juin 1826); ligne d'Andrezieux à Roanne (O. 27 août 1828).

(2) L'ordonnance du 26 février 1823, portant concession de la ligne d'Andrézieux à Saint-Étienne dispose que les contestations pour cessation ou retard de transport seront de la compétence du conseil de préfecture.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La traction animale est seule pratiquée à cette époque.

2. L'année 1833 est le point de départ véritable de l'histoire des chemins de fer français. Le législateur comprend alors que la création d'un réseau de voies ferrées est une œuvre d'utilité nationale et exige des vues d'ensemble auxquelles doivent se subordonner les efforts de l'initiative privée (1). Par la loi du 27 juin 1833, relative à divers travaux publics, il consacre une somme de 500.000 francs aux études de chemins de fer (2). Par celle du 7 juillet 1833, sur l'expropriation, il se réserve en principe le pouvoir d'autoriser la construction des voies ferrées (3).

Les travaux continuent à faire l'objet tantôt d'une concession directe, tantôt d'une adjudication (4). Mais, sauf

---

(1) La compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon avait en 1832 inauguré sur cette ligne le transport des voyageurs et l'emploi de la locomotive pour la traction des trains.

(2) L'exposé des motifs mettait ainsi en lumière l'utilité de cette dépense : « Ce qui rend difficile l'entreprise des chemins de fer, c'est la dépense des études préparatoires, le délai pour la vérification de ces études et la longueur des enquêtes préalables. Ces études sont fort coûteuses... Le Gouvernement, qui possède un corps d'ingénieurs habiles, pourra faire lui-même les études préparatoires, il étudiera le tracé, estimera les dépenses et le revenu présumables, fera les enquêtes préalables; en faisant tout cela sur une ligne générale et dans des vues d'ensemble, il dirigera les efforts des capitalistes de manière à nous préparer des communications continues et suivies. »

(3) « Art. 3. Tous grands travaux publics... chemins de fer... entrepris par l'État ou par des compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans subsides du Trésor, avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourront être exécutés qu'en vertu d'une loi, qui ne sera rendue qu'après une enquête administrative. — Une ordonnance royale suffira pour autoriser l'exécution des... chemins de fer d'embranchement de moins de 20,000 mètres de longueur. »

(4) Concessions directes : ligne de Paris à Saint-Germain (L. 9 juillet 1835); ligne de Montpellier à Cette (L. 9 juillet 1836); ligne de Mulhouse à Thann (L. 17 juillet 1837); ligne de Strasbourg à Bâle (L. 6 mars 1838). — Adjudications : ligne de Montbrison à Montrond (L. 26 avril 1833); ligne d'Alais à Beaucaire (L. 29 juin 1833); lignes de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche (L. 9 juillet 1836).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour une ligne, la durée de la concession est désormais limitée (1).

L'État règle avec plus de détails les conditions techniques de la construction et de l'exploitation. La concession du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, en 1835, marque à cet égard un progrès considérable; le cahier des charges de cette concession, annexé à la loi du 9 juillet 1835, servira de modèle, sur beaucoup de points, aux actes analogues dans l'avenir; il contient des stipulations précises sur le laps de temps dans lequel les travaux doivent être achevés, sur le tracé de la ligne, le maximum des pentes, l'établissement d'une deuxième voie, l'écartement des rails, le rayon des courbes, le nombre des gares, le croisement des voies de terre et des cours d'eau, l'imposition à la contribution foncière, les pouvoirs de l'Administration en ce qui concerne la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer.

Les finances publiques commencent à participer aux frais de la construction des chemins de fer. En 1833, la compagnie concessionnaire de la ligne de Montbrison à Montrond reçoit de l'État une subvention de 50.000 fr. et de la ville de Montbrison une subvention de 25.000 fr. En 1837 l'État consent à la Société des mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard un prêt de six millions (2).

Les tarifs fixés par les cahiers des charges offrent une complexité croissante. Ils prévoient une ou deux classes de voyageurs (3) et plusieurs catégories de marchandises. Celui du chemin de fer de Saint-Germain (1835) est le premier qui distingue le péage du prix de transport proprement dit. Dans le cahier des charges du chemin de Mulhouse à Thann (1837), et dans celui du chemin de

---

(1) La ligne d'Alais à Beaucaire est la dernière concession perpétuelle. La ligne de Strasbourg à Bâle est concédée pour soixante-dix ans; les autres lignes citées à la note précédente, pour quatre-vingt-dix neuf ans.

(2) L. 17 juillet 1837.

(3) Toutefois la ligne d'Alais à Beaucaire était encore affectée exclusivement aux marchandises.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Strasbourg à Bâle (1838), l'Etat stipule, pour ses services, divers avantages : gratuité complète pour les transports postaux, demi-tarif pour les transports militaires.

Le cahier des charges du chemin de fer de Strasbourg à Bâle (1838) contient, pour la première fois, une clause par laquelle l'État se réserve la faculté de racheter la concession à toute époque après les quinze premières années à dater de l'expiration du délai imparti pour l'achèvement des travaux. Pour calculer l'annuité due à la compagnie pendant le temps restant à courir sur la durée de la concession, on doit prendre la moyenne des cinq plus forts dividendes distribués dans la période des sept années précédant celle où le rachat est effectué, et l'augmenter dans une proportion qui varie suivant la date du rachat.

La loi du 2 juillet 1838, en vue de rétablir l'égalité entre le régime fiscal des chemins de fer et celui des entreprises de transport par voie de terre, dispose que l'impôt du dixième sur le prix des places ne sera perçu que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport, et que, pour les chemins de fer dont le cahier des charges ne fixe pas le tarif ou dont le tarif ne distingue pas le péage du prix de transport, l'impôt sera perçu sur le tiers seulement du prix total des places (1).

3. Cependant le Gouvernement se préoccupe de tracer un plan général des chemins de fer français. D'après l'exposé des motifs d'un projet relatif à la ligne de Paris au Havre, présenté en 1835, les lignes courtes et desservant des régions riches auraient été construites par l'industrie privée sans subsides du Trésor; les lignes reliant des points éloignés auraient été exécutées par l'industrie privée avec le concours de l'État sous forme d'achat d'actions (2). Le débat s'engage à la Chambre des députés avec une grande ampleur au mois de juin 1837,

---

(1) Une disposition analogue était insérée depuis 1837 dans les lois de concession.

(2) *Mon.* 3 avril 1835.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à l'occasion de projets relatifs aux lignes de Paris à la Belgique, de Lyon à Marseille, de Paris à Orléans (1); il reprend, en mai 1838, sur un projet concernant les chemins de Paris à la Belgique, de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de Marseille à Avignon (2). Exécution par l'État ou par l'industrie, mode de contribution de l'État aux dépenses d'établissement, adjudication et concession directe, concurrence entre les voies ferrées et les cours d'eau, tous les problèmes d'ordre politique, économique et social, dont l'avenir donnera peu à peu la solution, sont agités dans ces séances, où les opinions les plus opposées trouvent des défenseurs éloquents. Dans l'intervalle de ces débats, une commission extraparlementaire, instituée par arrêtés ministériels des 28 octobre et 10 novembre 1837, étudie les mêmes questions. En 1838, le Gouvernement se montre partisan de la construction des lignes maîtresses par l'État, et, au point de vue de l'exploitation, entend se réserver la faculté de faire des essais permettant de comparer les mérites respectifs du système de la ferme et de celui de la régie (3). La commission de la Chambre, au contraire, se prononce en faveur de l'exécution des chemins de fer par l'industrie privée (4).

4. La gravité des divergences accusées par ces discussions entraîne l'échec des projets d'ensemble préparés par le Gouvernement. Celui-ci ne présente alors que des projets portant sur des lignes isolées, pour la plupart secondaires. Même ainsi limité, l'avancement du réseau est entravé par la rigueur des cahiers des charges, les abus de la spéculation, les mécomptes que fait surgir l'exécution des travaux. Les entreprises de chemins de fer, frappées de discrédit, sont momentanément paralysées. La concession du chemin de Paris à Rouen, au Havre

---

(1) *Mon.* 17, 20 et 21 juin 1837.
(2) *Mon.* 8, 9, 10 et 11 mai 1838.
(3) Exposé des motifs du projet de loi concernant les chemins de Paris à la Belgique, etc. *Mon.* 16 février 1838.
(4) Rapport de M. Arago sur le projet cité à la note précédente. *Mon.* 26 avril 1838.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et à Dieppe, accordée par la loi du 6 juillet 1838, doit être résiliée l'année suivante, faute par la compagnie d'avoir pu réaliser les ressources nécessaires à la construction de la ligne (1), et si ce chemin peut être bientôt concédé, pour 99 ans, à une compagnie nouvelle, c'est avec un tracé différent, qui s'arrête à la ville de Rouen, et moyennant un prêt de quatorze millions consenti par l'État (2). Une loi du 7 juillet 1838 concède, pour 70 ans, le chemin de fer de Paris à Orléans; mais, un an plus tard, la compagnie obtient la faculté de renoncer, dans un certain délai, à la concession de toute la partie de la ligne, qui s'étend au delà de Juvisy (3). A la même époque, un prêt de cinq millions est consenti à la compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche) (4). La compagnie qui avait fait des offres pour la construction du chemin de Montpellier à Nîmes, les retire à la suite de modifications introduites dans le cahier des charges, et, aucune autre compagnie ne se présentant, les travaux sont entrepris par l'État (5). Une loi du 9 août 1839, généralisant une disposition qui avait été insérée dans quelques lois spéciales, permet au ministre d'approuver les modifications de clauses techniques des cahiers des charges, qui sont proposées par les compagnies concessionnaires, et de statuer provisoirement sur les changements qu'elles demandent à apporter aux tarifs.

5. Une nouvelle commission extraparlementaire est instituée, à la fin de 1839, par M. Dufaure, alors ministre des travaux publics. Elle émet l'avis que le choix à faire entre l'État et les compagnies pour la construction des chemins de fer dépend essentiellement des circonstances, notamment de la situation du crédit; que l'État pourrait se borner, la plupart du temps, à exécuter l'infrastructure; qu'il y aurait lieu toutefois de lui réserver certaines artères,

---

(1) L. 1er août 1839.
(2) L. 15 juillet 1840.
(3) L. 1er août 1839.
(4) *Ibid.*
(5) L. 15 juillet. 1840.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à raison de leur importance politique et internationale. Comme mode de concours de l'État à l'établissement des lignes construites par les compagnies, la commission écarte la subvention et conseille, sous certaines conditions, le prêt, l'achat d'actions, la garantie d'intérêt. — Par application de ces idées, une loi du 15 juillet 1840 autorise le Gouvernement à entreprendre la construction d'un chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique et d'un chemin de fer de Valenciennes à ladite frontière. Pour permettre à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans de pousser la ligne jusqu'à cette dernière ville, la même loi du 15 juillet 1840 autorise le ministre des travaux publics à lui garantir, pendant quarante-six ans et trois cent vingt-quatre jours à dater du moment où le chemin de fer sera terminé et livré à la circulation sur toute son étendue, un minimum d'intérêt de 4 0/0, dont 1 0/0 affecté à l'amortissement (1). La même loi autorise encore le ministre à prêter 12.600.000 francs à la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et 4 millions à la compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne.

SECTION II

FORMATION DES GRANDES COMPAGNIES

6. Les patientes études et les discussions prolongées, dont l'historique a été retracé dans la section précédente, finissent par aboutir à la loi du 11 juin 1842, qui, pour la première fois, classe un ensemble de grandes lignes, les principales artères de notre réseau ferré :

1° Lignes de Paris :

Sur la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes;

Sur l'Angleterre, par un ou plusieurs points du littoral de la Manche, à déterminer ultérieurement;

---

(1) Le capital garanti était limité au maximum de 40 millions. L'excédent des bénéfices était affecté au remboursement des sommes avancées par l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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° Lignes de la Méditerranée sur le Rhin, par Lyon, Dijon et Mulhouse;

De l'Océan à la Méditerranée, par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

A l'exécution de ces lignes doivent concourir l'Etat, les départements traversés, les communes intéressées et l'industrie privée. L'État prend à sa charge le tiers des indemnités d'expropriation, le coût des terrassements, des ouvrages d'art et des stations (dépense évaluée à 400 millions, à raison de 150.000 francs par kilomètre). Deux tiers du montant des indemnités d'expropriation doivent être avancés par l'État et à lui remboursés par les départements et par les communes, la désignation des communes intéressées et la fixation de la part à supporter par chacune d'elles étant confiées aux conseils généraux, sauf approbation de leurs délibérations par le roi. La dépense afférente à la superstructure et au matériel roulant, évaluée à 125.000 francs par kilomètre, est à la charge de compagnies, qui doivent en être indemnisées à dire d'experts, à l'expiration de leur traité, et qui doivent d'autre part supporter définitivement les frais d'exploitation, ainsi que les frais d'entretien et de réparation du chemin, de ses dépendances et du matériel. Le traité qui les lie à l'Etat est un contrat d'affermage à échéance assez rapprochée, ce qui a l'avantage de ne pas engager l'avenir avant qu'on ne soit fixé sur le revenu des lignes projetées, et de permettre à l'Etat d'obtenir les modifications de tarifs dont l'usage démontrerait l'utilité. Le bail réglant la durée et les conditions de l'exploitation doit être approuvé par une loi. La loi de 1842 dit, d'ailleurs, que les lignes dont elle prononce le classement pourront être concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vertu de lois spéciales et aux conditions qui seront alors déterminées.

7. La diversité que le législateur prévoyait dans le régime des voies ferrées se produit dès l'année 1842. Tandis que l'État entreprend l'infrastructure de quelques voies nouvelles, qu'il afferme conformément aux règles posées dans la loi du 11 juin (1), l'industrie privée, escomptant la productivité de certaines des lignes classées en 1842, encouragée par les résultats favorables que donne en 1845 l'exploitation des chemins de Paris à Rouen et de Paris à Orléans, sollicite et obtient la concession de plusieurs chemins de fer, dont elle prend tous les travaux à sa charge (2). Dans le premier système, le chemin est affermé par voie d'adjudication avec rabais sur la durée de la jouissance; le prix du bail consiste dans la participation de l'État aux bénéfices, lorsque ceux-ci dépassent un certain taux et après un nombre d'années déterminé (3). Dans le second système, qui tend à se généraliser, le chemin est concédé tantôt directement, tantôt au moyen d'une adjudication avec rabais sur la durée de la jouissance; l'État accorde souvent une subvention à la compagnie et stipule parfois un partage éventuel des bénéfices. Par contre il arrive qu'en l'absence de toute compa-

---

(1) Ligne d'Orléans à Bordeaux (L. 26 juillet et O. 24 octobre 1844); lignes d'Orléans à Châteauroux et au Bec-d'Allier (L. et O. mêmes dates); lignes de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg (L. 19 juillet et O. O. 27 novembre 1845).

(2) Prolongement de la ligne de Paris à Rouen jusqu'au Havre (L. 11 juin 1842); ligne de Marseille à Avignon (L. 24 juillet 1843) ligne d'Amiens à Boulogne (L. 26 juillet et O. 24 octobre 1844); ligne de Montereau à Troyes (L. 26 juillet 1844, O.O. 14 décembre 1844 et 25 janvier 1845); ligne de Paris à Sceaux (L. 5 août et O. 6 septembre 1844); lignes de Paris à la frontière de Belgique, de Creil à Saint-Quentin et de Fampoux à Hazebrouck (L. 15 juillet 1845); lignes de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (L. 16 juillet 1845, O.O. 21 décembre 1845 et 11 juin 1846); ligne de Paris à Caen (L. 21 juin 1846); ligne de Bordeaux à Cette (L. 21 juin 1846).

(3) Le chemin de fer de Montpellier à Nîmes, qui avait été construit entièrement par l'État, fut affermé à la suite d'une adjudication avec rabais portant sur le prix, lequel consistait en une somme annuelle, fixée à des chiffres différents suivant les périodes du bail (L. 7 juillet et O. 1er novembre 1844).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gnie l'État se mette à exécuter lui-même les travaux de superstructure (1).

Les conditions nouvelles des cahiers des charges provoquent l'abrogation de l'article de la loi du 11 juin 1842, qui obligeait les départements et les communes à supporter une partie des dépenses du premier établissement et qui avait suscité de vives réclamations (2).

8. La loi du 15 juillet 1845, relative à la ligne de Paris à la Belgique, contient, dans son titre VII, des dispositions d'une portée générale sur les adjudications de chemins de fer, dont la validité est subordonnée à l'homologation du roi, sur la constitution des compagnies, la négociation de leurs actions ou promesses d'actions, la rémunération de leurs fondateurs et de leurs administrateurs, le fonctionnement de leurs conseils d'administration.

Les pouvoirs de police de l'État à l'égard des chemins de fer se précisent et se fortifient, à la suite du classement des grandes artères du territoire français. Dès 1842, la France est divisée en cinq inspections, dont le service est confié à des inspecteurs divisionnaires adjoints des Ponts et Chaussées; ceux-ci sont chargés de la direction des études de chemins de fer dans leur circonscription et de la surveillance générale des travaux exécutés soit par l'État soit par des compagnies particulières (3). Le choix à faire entre les différents tracés des grandes lignes est soumis, après examen préalable du conseil général des Ponts et Chaussées, à l'avis d'une commission supérieure, présidée

---

(1) C'est ce qui se produisit pour la ligne de Versailles à Chartres (L. 9 août 1847), la concession du chemin de Versailles à Rennes étant devenue caduque par suite de la défaillance des conditions auxquelles elle avait été subordonnée par la loi du 21 juin 1846.

(2) L. 19 juillet 1845. On avait fait observer que les localités traversées par un chemin de fer ne sont pas nécessairement appelées à bénéficier de son trafic. D'autre part, en fait, les lignes les plus fructueuses étaient concédées à des compagnies, qui prena ent à leur charge la totalité des dépenses de leur construction, y compris les acquisitions de terrains; l'art. 3 de la loi de 1842 n'aurait donc reçu d'application que dans les régions les moins favorisées au point de vue économique.

(3) O. 22 juin 1842.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par le ministre des Travaux publics (1). Une autre commission, dite commission administrative, est instituée, auprès du ministre, pour la revision et le contrôle des documents statistiques propres à établir l'utilité et l'importance relatives des différentes directions des grandes lignes; elle est en outre consultée sur les questions concernant les acquisitions de terrains et de bâtiments, sur les projets de cahiers des charges et les projets de baux d'exploitation, sur les projets de règlements concernant la police, l'usage et la conservation des chemins de fer, et, d'une manière générale, sur les questions réglementaires relatives à l'établissement ou à l'exploitation des voies ferrées et qui n'appartiendraient ni au conseil général des Ponts et Chaussées ni à la section des chemins de fer (2). Ces deux commissions sont supprimées en 1847 et remplacées par une commission générale des chemins de fer, laquelle est divisée en quatre sections : des tracés, de l'exploitation technique, de l'exploitation commerciale, des règlements (3). Un commissariat central près les compagnies de chemins de fer est créé en 1844 et divisé plus tard en deux bureaux, celui de la statistique générale, celui du contrôle et de la surveillance de l'exploitation des chemins de fer (4).

La loi fondamentale du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, arrête les mesures relatives à la conservation de cette partie du domaine public et celles afférentes à la sûreté de la circulation sur les voies ferrées. Elle est complétée par l'ordonnance du 15 novembre 1846, dont les dispositions concernent les stations et la voie, le matériel employé, la composition, le départ, la circulation et l'arrivée des trains, la perception des taxes et des frais accessoires, la surveillance de l'exploitation, les voyageurs et les personnes étrangères au service du chemin de fer, etc.

---

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.* La section des chemins de fer avait été instituée, à côté du Conseil général, par l'Ordonnance du 23 décembre 1838, organisant le service des Ponts et Chaussées.

(3) O. 6 avril 1847.

(4) Arr. minist. 9 septembre 1844 et 28 février 1847.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La construction et la mise en circulation des locomotives sont réglementées en 1839 et en 1843 (1).

9. L'essor qu'a pris l'industrie des chemins de fer dans les dernières années du règne de Louis-Philippe se trouve bientôt arrêté par la crise économique qui sévit dès 1847 et par les troubles politiques de 1848. Des arrêtés ministériels du 28 décembre 1847 prononcent la déchéance des compagnies concessionnaires des chemins de Lyon à Avignon, de Bordeaux à Cette et de Fampoux à Hazebrouck. Les chemins d'Orléans, du Centre, de Marseille à Avignon, de Bordeaux à la Teste, de Paris à Sceaux, sont mis sous séquestre (2). La compagnie du chemin de Paris à Lyon se voit obligée de liquider son entreprise, et la ligne fait retour à l'État (3). Sur plusieurs points, les travaux de construction sont poursuivis et l'exploitation elle-même est provisoirement assurée par l'État (4).

Le 17 mai 1848, la commission du pouvoir exécutif présente à l'Assemblée nationale un projet de loi tendant au rachat des chemins de fer (5). Les actionnaires auraient reçu, en échange de leurs titres, des coupures de rente 5 0/0; le service des obligations aurait été fait par l'État. L'exposé des motifs attribuait à la constitution des compagnies un caractère antidémocratique; il faisait ressortir l'avantage de confier la fixation des tarifs à une autorité supérieure et de limiter les excès de la spéculation; il représentait le rachat comme un moyen de développer le crédit de l'État et de stimuler les travaux publics. Le comité des finances de l'Assemblée nationale, après avoir pris connaissance du projet, conclut à son rejet (6). La

(1) O. O. 22 juillet 1839 et 22 mai 1843.

(2) D. 4 avril 1848; arrêtés du chef du pouvoir exécutif des 21 novembre, 30 novembre et 29 décembre 1848.

(3) L. 17 août 1848.

(4) L. 21 avril 1849 autorisant l'exploitation du chemin de fer de Versailles à Chartres et à La Loupe par l'État; L. 10 mai 1849 autorisant l'exploitation par l'État des sections terminées du chemin de Paris à Lyon; L. 8 août 1849, allouant un crédit pour la construction du chemin de Paris à Lyon entre Paris et Chalon.

(5) *Mon.* 19 mai 1848.

(6) *Mon.* 9 juin.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

discussion s'engage à l'Assemblée (1); les journées de juin l'interrompent, et le Gouvernement retire, peu de temps après, le projet de loi, à raison de la situation des finances publiques (2).

En 1849, la commission de l'Assemblée nationale chargée d'examiner le projet de loi relatif à une demande de crédit pour le chemin de Paris à Chalon-sur-Saône, se prononce nettement en faveur de la construction et de l'exploitation des chemins de fer par l'industrie privée (3). Les efforts du Gouvernement vont tendre désormais à relever la situation des compagnies, d'abord en venant pécuniairement à leur aide et en prolongeant la durée de leurs concessions, puis en favorisant la concentration des lignes des diverses régions de la France en un petit nombre de réseaux.

10. Une garantie d'intérêt est accordée en 1849 à la compagnie du chemin de Marseille à Avignon (4). Les concessions des chemins de Tours à Nantes et d'Orléans à Bordeaux sont, en 1850, prorogées et modifiées dans un sens favorable aux compagnies (5). La concession du chemin de Versailles à Rennes, accordée, en 1851, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à une compagnie qui avait racheté la ligne de Paris à Versailles rive gauche, fixe une répartition des dépenses de premier établissement conforme à la loi du 11 juin 1842, et prévoit la garantie d'un intérêt de 4 0/0 sur le montant des dépenses réelles effectuées par la compagnie jusqu'à concurrence d'un maximum, et le partage éventuel des bénéfices avec l'État (6). Le chemin de Lyon à Avignon est concédé, la même année, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, avec subvention et garantie d'intérêt, après une adjudication dont le rabais portait sur le montant de la subvention promise par

---

(1) *Mon.* 23 juin.
(2) Déclaration du général Cavaignac à la séance du 3 juillet 1848, *Mon.* du 4.
(3) *Mon.* 5 août 1849.
(4) L. 19 novembre 1849 et D. 13 mai 1850.
(5) L. 6 août 1850 et D.D. 18 octobre 1850.
(6) L. 13 mai et D. 16 juillet 1851.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'Etat (1). La durée de la concession du chemin de fer de Paris à Strasbourg est portée à quatre-vingt-dix-neuf ans (2).

Le Gouvernement du Prince-Président et du Second Empire donne à cette politique une vive impulsion. Le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 réserve à l'empereur le droit d'ordonner ou d'autoriser, par décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique, toutes les entreprises d'intérêt général, le législateur n'ayant à intervenir que pour accorder les crédits nécessaires ou ratifier les engagements du Trésor avant la mise à exécution.

Au nombre des lignes concédées à cette époque figurent notamment la Petite Ceinture (rive droite) (3), les chemins de Paris à Lyon (4), de Dijon à Besançon (5), de Dôle à Salins (6), de Bordeaux à Cette (7), de Paris à Cherbourg (8), le chemin de fer Grand Central (9), le chemin de Paris à Lyon par le Bourbonnais (10), les chemins de fer pyrénéens (11). Ces lignes sont concédées direc-

---

(1) L. 1er décembre 1851; D.D. 9 et 16 décembre 1851 et 3 janvier 1852.

(2) D. 25 mars 1852.

(3) D.D. 10 et 11 décembre 1851. Le chemin de Ceinture à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris est concédé aux compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg, et du Nord, réunies en syndicat.

(4) D.D. 5 janvier 1852; la compagnie entre dans le syndicat formé pour l'exploitation du chemin de fer de Ceinture de Paris.

(5) D.D. 12 février 1852.

(6) *Ibid.*

(7) L. 8 juillet et D. 24 août 1852. Cette concession comprend, en outre de la voie ferrée, le canal latéral à la Garonne, afin d'éviter que la concurrence de la voie navigable ne réduise à l'excès les recettes du chemin de fer.

(8) L. 8 juillet 1852.

(9) D. 21 avril 1853. Cette concession se compose des lignes de Clermont à Montauban, de Limoges à Agen et de Lyon à Bordeaux. Le tiers environ de la longueur totale est concédé définitivement; le surplus n'est concédé qu'à titre éventuel en 1853; mais la concession en est rendue définitive deux ans plus tard (D. 7 avril et L. 2 mai 1855).

(10) D. 7 avril 1855. Cette concession est faite aux compagnies de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et du Grand Central, réunies en syndicat.

(11) D. 1er août 1857. Ces lignes sont concédées à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tement et pour une très longue durée (quatre-vingt-dix-neuf ans). Sauf dans quelques cas extrêmement rares, les compagnies prennent à leur charge la totalité des travaux (1). La plupart des concessions prévoient une garantie d'intérêt et un partage des bénéfices; quelques-unes comportent une subvention de l'État.

11. L'Assemblée nationale s'était montrée défavorable à la constitution de compagnies puissantes. Ce sentiment s'était manifesté notamment en 1850, au cours de la discussion d'un projet de loi concernant le chemin de Paris à Avignon et qui, d'ailleurs, ne fut pas adopté. Craignant qu'une aussi vaste entreprise ne fournît un aliment à l'agiotage et qu'une compagnie en possession d'une ligne aussi étendue ne fût tentée de détourner à son profit le trafic dont les réseaux voisins auraient dû bénéficier, l'Assemblée avait décidé, contrairement aux propositions du Gouvernement, que ce chemin ferait l'objet de deux concessions distinctes, portant l'une sur la section de Paris à Lyon, l'autre sur la section de Lyon à Avignon (2). Le Second Empire fait triompher la politique tout opposée; M. de Morny entre autres s'attache à montrer, dans son rapport sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Lyon à la Méditerranée (3), que, grâce à l'économie opérée sur les frais généraux et à la solidité de son crédit, une compagnie exploitant un grand réseau peut réaliser des améliorations susceptibles de produire, moyennant un sacrifice passager, des bénéfices durables. La période qui s'étend de 1852 à 1859 est l'époque des fusions, d'où sortent les six grandes compagnies.

---

(1) En ce qui concerne le chemin de fer de Ceinture de Paris, l'État s'engage à le livrer complètement terminé aux compagnies syndiquées; celles-ci ne prennent à leur charge que l'exploitation et l'entretien. En ce qui concerne le chemin de fer Grand-Central, la partie des lignes qui est concédée éventuellement, doit, d'après le contrat de 1853, s'exécuter suivant le système de la loi du 11 juin 1842; mais en 1855 la compagnie prend la totalité des travaux à sa charge, moyennant une subvention de 76 millions.

(2) *Mon.* 13 avril 1850.

(3) *Mon.* 27 mai 1852.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En 1852, les compagnies concessionnaires des chemins du Centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes cèdent leurs baux d'exploitation à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, qui devient concessionnaire unique de l'ensemble de ces chemins et de divers embranchements ou prolongements nouveaux, avec garantie d'intérêt et renonciation de l'État à toute participation aux bénéfices (1). L'année suivante, une société composée d'administrateurs des grandes lignes aboutissant à Lyon, des mines de la Loire et des chemins d'entre Rhône et Loire, se forme à l'effet d'exécuter à ses frais les travaux de toute nature nécessaires pour compléter, élargir, rectifier et au besoin reconstruire les chemins de jonction du Rhône à la Loire (2); elle ne tarde pas à fusionner avec la compagnie du chemin de fer Grand central (3). Deux ans plus tard, celle-ci devient encore cessionnaire du chemin de Montluçon à Moulins (4). Dans le sud-est, la compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon réunit à sa concession les chemins de Marseille à Avignon, d'Alais à Beaucaire, d'Alais aux mines de la Grand'Combe, de Montpellier à Cette, de Montpellier à Nîmes; elle s'engage à construire l'embranchement de Rognac à Aix à ses frais et la ligne de Marseille à Toulon dans les conditions de la loi du 11 juin 1842; la durée de ces diverses concessions est unifiée et une garantie d'intérêt consentie par l'État (5). De son côté, la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon acquiert les lignes de Dijon à Besançon et à Belfort (6) et celle de Dôle à Salins (7). En 1857 la compagnie du Grand Central cède l'ensemble des lignes de son réseau, dans des proportions déterminées, aux trois compagnies d'Orléans, de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée; la compagnie d'Orléans cède à ces deux dernières le tiers

---

(1) L. 27 mars 1852.
(2) D. 17 mai et L. 10 juin 1853.
(3) D. 26 décembre 1853.
(4) D. 19 décembre 1855.
(5) L. 8 juillet 1852.
(6) D. 20 avril 1854.
(7) D. 5 avril 1856.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui lui appartenait dans la concession du chemin du Bourbonnais; les trois compagnies de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève fusionnent en une société unique; les compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée acceptent la concession de nouvelles lignes sans subvention ni garantie d'intérêt, et un nouveau cahier des charges, comportant certaines réductions de tarifs; la date de l'expiration de la concession est fixée au 31 décembre 1856 pour l'Orléans et au 31 décembre 1858 pour le P.-L.-M. (1). Peu de temps après, cette dernière compagnie absorbe encore celle des chemins de fer du Dauphiné (2).

En 1853, la compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg joint à sa concession celles du chemin de Montereau à Troyes et du chemin de Saint-Dizier à Gray; elle prend à sa charge l'exécution de lignes nouvelles (Paris-Mulhouse, Nancy-Gray, Paris-Vincennes et Saint-Maur); la date de l'expiration de la concession est fixée, pour l'ensemble de son réseau, au 27 novembre 1854 (3). La même compagnie, sous la dénomination de compagnie du chemin de fer de l'Est, fusionne ultérieurement avec celle des chemins de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg (4), celle du chemin de Mulhouse à Thann (5), celle des chemins de fer des Ardennes (6).

A l'autre extrémité du territoire, les divers chemins de fer normands et bretons sont réunis en une concession unique, expirant le 31 décembre 1856; la compagnie ainsi constituée s'engage à construire plusieurs lignes nouvelles, moyennant garantie d'intérêt, subvention de l'État et renonciation de celui-ci à toute participation dans les bénéfices (7).

Les chemins de Paris à la frontière de Belgique, de

---

(1) L.L. et D.D. 19 juin 1857.
(2) D. 11 juin 1859.
(3) D. 17 août 1853.
(4) D. 20 avril 1854.
(5) D. 29 mai 1858.
(6) D. 11 juin 1859.
(7) D. 7 avril et L. 2 mai 1855.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Creil à Saint-Quentin et d'Amiens à Boulogne, avaient tous été concédés à la compagnie du Nord, mais pour des durées différentes; en 1852 celles-ci sont uniformément portées à quatre-vingt-dix-neuf ans, à charge par la compagnie d'exécuter à ses frais un certain nombre de lignes nouvelles (1).

La compagnie des chemins de fer du Midi avait reçu, dès le principe, la concession de la grande artère de Bordeaux à Cette dans toute sa longueur, et, par la suite, celle de divers embranchements. En 1858, la compagnie du Canal du Midi, après une lutte de tarifs qui avait été désastreuse pour le canal, lui donne à bail cette voie navigable pour le laps de quarante ans, moyennant le versement du prix annuel de 743.000 francs et des sommes nécessaires pour le service de l'intérêt et de l'amortissement d'un emprunt de huit mille obligations de 300 francs, qu'elle avait contracté antérieurement (2). En 1859 la compagnie du chemin de fer du Midi fusionne avec celle du chemin de fer de Bordeaux à La Teste (3).

12. Les gouvernements qui succèdent à la monarchie de juillet transforment et complètent les organes de contrôle qu'elle a établis. Un arrêté du chef du pouvoir exécutif du 29 juillet 1848 substitue à la commission générale des chemins de fer une commission centrale; il fait un départ entre ses attributions et celles du conseil général des Ponts et Chaussées; celui-ci reste exclusivement chargé des questions relatives aux expropriations, à l'exécution des terrassements et ouvrages d'art et au règlement des comptes des entrepreneurs ; quelques années après, un arrêté ministériel du 30 novembre 1852 institue auprès du ministre des Travaux publics un comité consultatif des chemins de fer, qui est chargé d'exercer les attributions précédemment dévolues à la commission centrale; un décret du 17 juin 1854 crée des inspecteurs

(1) D. 19 février 1852.
(2) D. 21 juin 1858.
(3) D. 11 juin 1859.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

généraux pour la surveillance de l'exploitation commerciale et le contrôle de la gestion financière des compagnies, et les constitue en section permanente du comité consultatif des chemins de fer.

En 1848, un arrêté ministériel supprime les commissaires royaux qui avaient été établis auprès des compagnies en vertu des cahiers des charges de plusieurs concessions et dont l'existence avait été confirmée par le titre VI de l'ordonnance du 15 novembre 1846; il les remplace par des inspecteurs de l'exploitation commerciale, chargés de la surveillance de l'exploitation commerciale et de la gestion financière des compagnies (1). Un arrêté du chef du pouvoir exécutif complète cette institution par celle de commissaires et sous-commissaires spéciaux de surveillance, assermentés et placés sous la direction, d'une part, des ingénieurs des Ponts et Chaussées pour les faits de l'exploitation technique, et, d'autre part, des inspecteurs de l'exploitation commerciale en ce qui touche les attributions de ces derniers (2). Au point de vue de la sûreté générale, un décret du 22 février 1855 crée des commissaires de police et des inspecteurs de police spécialement attachés à des lignes déterminées de chemins de fer.

Les agents appartenant au personnel actif des compagnies de chemins de fer sont soumis en 1852 à la surveillance de l'administration, qui a le droit de requérir leur révocation, la compagnie entendue (3).

La loi du 14 juillet 1855, abrogeant celle du 2 juillet 1838, décide que l'impôt du dixième du prix des places sera perçu sur le montant total du prix (4). Elle établit en outre un impôt du dixième du prix payé aux compagnies pour le

---

(1) Arr. min. 20 mars 1848.

(2) Arrêté du Chef du pouvoir exécutif 29 juillet 1848. Les attributions de ces commissaires sont fixées par un arrêté ministériel du 21 octobre 1848. Une loi du 27 février 1850. leur confère les pouvoirs de police judiciaire pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances.

(3) D. 27 mars 1852.

(4) La modification apportée en 1855 à l'assiette du droit a été déterminée par le désir d'accroître les recettes du Trésor. L'exposé

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

transport des marchandises et objets de toute nature en grande vitesse.

SECTION III

LE DEUXIÈME RÉSEAU

§ 1. — *Grandes compagnies.*

13. A la fin de l'année 1858, la longueur totale des chemins de fer concédés définitivement s'élève à 14,250 kil., celle des lignes concédées à titre éventuel à 1.831 kilom. La longueur exploitée atteint 8.700 kil. Il reste près de 8.000 kil. à terminer ou à entreprendre. La dépense déjà effectuée pour les chemins de fer atteint 4.124.000.000 francs. Le Gouvernement estime à deux milliards et demi environ, la somme nécessaire pour l'achèvement du réseau. Les compagnies ont calculé et accepté cette charge à un moment où leur prospérité leur assurait la confiance du public; elles se seraient sans doute trouvées en mesure de remplir leurs engagements sans aucune intervention de l'Etat, si les circonstances n'avaient pas changé. Dans les derniers mois de l'année 1857 éclate une crise financière, remarquable par son caractère de généralité, et qui, s'étendant à toutes les places de commerce, y a bientôt déterminé une crise commerciale. Le marché des chemins de fer en ressent d'autant plus vivement le contre-coup que la diminution des transports entraîne un fléchissement accentué des recettes kilométriques; les actions subissent une moins-value considérable; l'émission des obligations ne se fait qu'à un taux inférieur au pair de plus de 45 0/0. L'opinion publique juge que les lignes nouvelles dont les compagnies ont assumé la charge sans subvention

---

des motifs de la loi allègue en outre qu'un impôt de cette nature doit être fixé en raison de l'ensemble des frais déboursés par le voyageur pour son déplacement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ni garantie d'intérêt, lignes d'une grande étendue, d'une construction onéreuse et d'un produit incertain, constituent pour l'ancien réseau une cause permanente et irrémédiable de dépréciation. Quelque exagérée que soit cette inquiétude, le Gouvernement ne peut y rester insensible; sans doute, en droit strict, les compagnies n'ont rien à réclamer; elles ont librement accepté les nouvelles concessions aussi bien que les anciennes, et, s'il en résulte pour elles de lourdes dépenses, elles trouvent en revanche dans la possession de plusieurs de ces lignes une garantie contre la concurrence qu'elles avaient à redouter. Mais le crédit public est intimement lié à celui des grandes compagnies financières; les titres des chemins de fer, répartis entre une multitude de mains et émis le plus souvent avec la garantie du Trésor, représentent une partie notable de la richesse mobilière du pays. L'État est ainsi amené, en considération de l'intérêt général, à venir une fois de plus en aide aux compagnies de chemins de fer. Comme il serait à la fois injuste et impolitique de priver les populations des voies de communication qui leur ont été promises et qu'elles attendent impatiemment, le Gouvernement n'entend point retrancher de chaque réseau les lignes présumées les moins productives ni même en ajourner l'exécution. Il se résout à accorder aux compagnies, pour relever et consolider leur crédit, une garantie d'intérêt et, exceptionnellement, une subvention en argent ou en travaux. Les conventions élaborées dans ce but par M. de Franqueville, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer, sont approuvées par des décrets du 11 juin 1859, et, en ce qui concerne les engagements du Trésor, par une loi en date du même jour (1).

14. Au point de vue de l'application des clauses stipulées dans lesdites conventions, la concession de chaque

(1) Pour la justification et le commentaire des conventions de 1859, cf. l'exposé des motifs de la loi du 11 juin (*Mon.*, 23 février 1859) et les discours prononcés par M. de Franqueville au Corps législatif le 27 juin 1865 (*Mon.* du 28) et le 22 juin 1868 (*Mon.* du 23).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

compagnie est partagée en deux réseaux distincts : d'une part l'ancien réseau, qui comprend, d'une manière générale, pour les compagnies du Nord, d'Orléans, du Midi et P.-L.-M., les lignes concédées avant 1857; pour la compagnie de l'Ouest, les lignes concédées avant 1855, et, pour la compagnie de l'Est, les lignes concédées avant 1853; — d'autre part, le nouveau réseau, qui est formé des lignes concédées à partir des années précitées. L'État garantit à chaque compagnie, pendant cinquante ans, l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement, calculé au même taux et pour le même terme, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau, jusqu'à concurrence de maxima afférents soit à l'ensemble de ce réseau soit à certaines lignes déterminées. Ce système, s'il n'avait pas reçu de correctif, aurait eu, pour le Trésor, un double inconvénient; les lignes nouvelles représentaient en effet, par rapport aux anciennes, tantôt des affluents, tantôt des voies concurrentes; dans le premier cas, l'Etat n'aurait pas profité de l'accroissement de trafic qu'elles devaient procurer au réseau principal; dans le deuxième, les marchandises auraient pu être dirigées sur les voies de l'ancien réseau de préférence à celles du nouveau, et la dépense de l'État, du chef de la garantie, n'aurait cessé de croître, tandis que les bénéfices de la compagnie auraient constamment augmenté. Pour parer à ce danger, les conventions stipulent que toute la portion du produit net de l'ancien réseau qui excédera, par kilomètre, un revenu moyen déterminé, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État. C'est la clause connue sous le nom de déversoir. Le revenu moyen kilométrique réservé à l'ancien réseau est calculé de manière à permettre aux compagnies de faire face aux charges suivantes : 1° distribution aux actionnaires d'un dividende légèrement inférieur à celui qu'ils ont touché dans les dernières années; 2° service des obligations afférentes à l'ancien réseau; 3° constitution d'une somme égale à 1,10 0/0 du montant des emprunts contractés pour l'exécution du nouveau réseau, somme

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

destinée à combler la différence entre le taux effectif de l'intérêt et de l'amortissement de ces emprunts (5,75 0/0) et le taux garanti par l'État (4,65 0/0). La garantie ne jouera qu'autant que les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédent des produits nets de l'ancien, ne couvriront pas l'intérêt et l'amortissement garantis. Les produits nets de l'un et de l'autre réseau font l'objet de deux comptes distincts.

Ce régime ne doit entrer en vigueur que le 1er janvier 1864 pour la compagnie de l'Est, le 1er janvier 1865 pour les autres compagnies. Les lignes qui, à cette époque, ne seront pas terminées n'y seront soumises qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation; c'est alors seulement que, suivant le réseau auquel elles appartiennent, elles auront droit au revenu kilométrique réservé ou participeront à la garantie d'intérêt. Jusqu'au jour où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie, les intérêts et l'amortissement des titres émis pour leur rachat ou leur construction seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation; en cas d'insuffisance, cette dépense sera portée au compte de premier établissement. Par voie de conséquence, dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 (1864 pour l'Est) et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le revenu réservé sera réduit de 200 francs par chaque longueur de 100 kilomètres non livrée à l'exploitation (1). Cette période transitoire est prévue dans un double but : inciter les compagnies à exécuter promptement les chemins dont elles sont concessionnaires; alléger le compte de la garantie du déficit provenant de lignes qui ne possèdent pas encore leur trafic normal.

Le compte de premier établissement doit, pour chaque ligne, être arrêté provisoirement avant le 1er janvier qui suit la mise en exploitation et définitivement cinq ans après.

---

(1) La convention avec l'Orléans stipule cette réduction pour chaque longueur de 100 kilomètres du *nouveau* réseau non livrée à l'exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les sommes avancées par l'État à titre de garantie d'intérêt lui seront remboursées, avec intérêt à 4 0/0, sur les produits du nouveau réseau, dès que ceux-ci, accrus de l'excédent des produits de l'ancien réseau, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis. Si, à l'expiration de la concession ou à l'époque du rachat, l'État est créancier de la compagnie, sa créance sera compensée jusqu'à due concurrence avec la somme dont il sera débiteur pour la reprise du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau.

L'État s'engage, d'autre part, à livrer aux compagnies de l'Ouest et du Midi, dans les conditions de la loi du 11 juin 1842, l'infrastructure des lignes de Rennes à Brest, de Toulouse à Bayonne et de Perpignan à Port-Vendres.

En retour des avantages qui leur sont accordés, les compagnies consentent à partager leurs bénéfices avec l'État par moitié, au delà d'un revenu déterminé, qui correspond en général à 8 0/0 des dépenses de l'ancien réseau et à 6 0/0 des dépenses du nouveau. Ce partage s'exercera à partir du 1er janvier 1872. Les lignes qui se seront pas achevées avant cette date seront comprises dans le compte général du partage à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation. Le compte de premier établissement sera, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, arrêté provisoirement au 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne, et définitivement cinq ans plus tard; après l'expiration de ce délai de cinq ans, la compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décret délibéré en Conseil d'État, à ajouter à ce compte les dépenses faites pour l'exécution des travaux qui seront reconnus être de premier établissement, et, par suite, à prélever sur les produits nets l'intérêt et l'amortissement de ces dépenses.

15. Les conditions dans lesquelles les compagnies doivent justifier de leurs frais de premier établissement et d'exploitation, ainsi que de leurs recettes, sont déterminées par des décrets de 1863 et de 1868 (1).

---

(1) D.D. du 2 mai 1863 pour l'Est; du 6 mai 1863 pour le Midi,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

16. Les rapports de l'État et des compagnies resteront jusqu'en 1883 conformes aux grandes lignes suivant lesquelles ont été édifiées les conventions de 1859. Les dispositions secondaires de ces accords seront seules retouchées à diverses reprises, à raison même du développement des transports par voie ferrée. Jusqu'à la fin du Second Empire, les concessions continuent à être faites conformément aux règles posées par le sénatus-consulte du 25 décembre 1852; c'est seulement la loi du 27 juillet 1870 qui, revenant aux traditions de la Monarchie de Juillet, a exigé en principe l'intervention du législateur pour l'exécution des grands travaux publics et notamment des voies ferrées (1).

17. Au lendemain de la constitution des grandes compagnies, mainte région de la France se trouve encore dépourvue de chemins de fer; dans le sens transversal notamment, les relations ne sont assurées que d'une façon fort incomplète; l'essor économique qui suit la conclusion des traités de commerce et qui, momentanément interrompu par la guerre franco-allemande, reprend après le rétablissement de la paix, fait vivement sentir l'insuffisance des communications existantes; l'industrie a besoin de débouchés nouveaux à l'intérieur du pays et sur les ports de mer; elle réclame, pour compenser l'effet de l'abaissement des droits de douane, une réduction du prix de transport des matières premières et des combustibles. De leur côté, les compagnies se plaignent des erreurs que l'exécution des travaux fait apparaître dans les évaluations d'après lesquelles ont été arrêtés le montant du revenu réservé et le maximum du capital garanti; sur l'Ouest, l'Est et le

---

l'Orléans et l'Ouest; du 6 juin 1863 pour le P.-L.-M.; du 12 août 1868 pour le Nord.

(1) L. 27 juillet 1870. « Art. 1er. Tous grands travaux publics, routes impériales, canaux, chemins de fer, canalisation des rivières, bassins et docks, entrepris par l'État ou par compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourront être autorisés que par une loi rendue après une enquête administrative. — Un décret impérial, rendu en la forme des règlements d'administration publique et également précédé d'une enquête, pourra autoriser l'exécution des canaux et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Midi notamment, le coût des expropriations et les frais de main-d'œuvre dépassent de beaucoup les chiffres présumés; sur tous les réseaux le surcroît de trafic provenant des lignes nouvellement construites occasionne, sur les artères depuis longtemps ouvertes à la circulation, des dépenses complémentaires (telles que l'achat de matériel roulant, l'agrandissement de gares, la pose de secondes voies), d'une importance supérieure aux prévisions. Des deux contractants c'est l'État qui se trouve en moins bonne posture; il a aliéné les meilleures lignes entre les mains des compagnies pour une durée extrêmement longue, et les chemins à concéder ne se prêtent pas, pour la plupart, à la constitution de réseaux homogènes, distincts des grands réseaux. Sans attendre le résultat des négociations, dont les prétentions exorbitantes des compagnies retardent le succès, un grand nombre de lignes sont déclarées d'utilité publique (1) et le législateur autorise l'administration à entreprendre les travaux de plusieurs d'entre elles (2). Ces chemins sont finalement concédés soit aux grandes compagnies, soit à des compagnies nouvelles.

18. Les principales conventions conclues avec les premières sont de 1863, de 1868-69 et de 1875 (3). Ces actes apportent des réductions appréciables aux tarifs des marchandises et créent notamment en petite vitesse une

---

chemins de fer d'embranchement de moins de 20 kilomètres de longueur, des lacunes et rectifications de routes impériales, des ponts et tous autres travaux de moindre importance. — En aucun cas les travaux dont la dépense doit être supportée en tout ou en partie par le Trésor ne pourront être mis à exécution qu'en vertu de la loi qui crée les voies et moyens ou d'un crédit préalablement inscrit à un des chapitres du budget. »

(1) L. 2 juillet 1861; D.D. 19 juin 1868.

(2) L.L. 2 juillet 1861 et 18 juillet 1868.

(3) En 1863, conventions avec l'Est, l'Ouest, le Midi, le P.-L.-M. (LL.. et D.D. 11 juin) et l'Orléans (L. 11 juin, D. 6 juillet). — En 1868, conventions avec les mêmes compagnies (L. et D. 4 juillet pour l'Ouest; L. et D. 11 juillet pour l'Est; L. 18 juillet 1868 et D. 28 avril 1869 pour le P.-L.-M.; L. et D. 26 juillet 1868 pour l'Orléans; L. et D. 10 août pour le Midi). — En 1869, convention avec le Nord (L. et D. 22 mai). — En 1875, conventions avec le P.-L.-M. (L. 3 juillet), le Midi (L. 14 décembre), le Nord (L. 30 décembre), l'Est et l'Ouest (L.L. 31 décembre).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

quatrième classe, comprenant la houille, les engrais, les minerais de fer et divers matériaux de construction (1). Ils concèdent aux compagnies, soit à titre définitif, soit à titre éventuel, des lignes nouvelles, qui sont incorporées, pour la plupart, dans le nouveau réseau. Ils remanient la répartition des lignes entre l'un et l'autre réseau dans un sens plus conforme aux données de la géographie et aux directions naturelles du trafic. Ils modifient en conséquence le montant du revenu réservé et du capital garanti et rectifient les inexactitudes commises dans l'estimation antérieure des travaux. Pour le plus grand nombre des lignes concédées pendant cette période, l'État prend à sa charge l'infrastructure; il s'engage tantôt à payer à la compagnie, en plusieurs termes ou par annuités, une subvention correspondant à cette dépense, tantôt à lui livrer la plateforme de la ligne; dans ce dernier cas la compagnie s'oblige parfois (2) à avancer à l'État la somme à laquelle sont évalués les travaux incombant à celui-ci, sauf à en être remboursée par annuités. Pour quelques-unes des lignes concédées en 1875 à la compagnie du Midi sans subvention, l'Etat exécute l'infrastructure aux frais de la compagnie.

En vertu des conventions de 1868-69, l'époque de la clôture définitive du compte de premier établissement est reportée à l'expiration d'un délai de dix ans, qui court à partir du 1er janvier 1868 (ou 1869) pour les lignes ouvertes à la circulation avant cette date, et du 1er janvier suivant la mise en exploitation, pour les lignes terminées postérieurement. Les conventions passées avec l'Ouest, le P.-L.-M. et l'Orléans prévoient que, pendant ces dix années, le chiffre fixé comme maximum du capital garanti sera successivement augmenté, à la fin de chaque exercice, pour l'application de la garantie d'intérêt comme pour le partage de bénéfices, du montant des dépenses qui auront été faites, conformément à des projets préalable-

(1) Conventions de 1863 et, pour le Nord, de 1869.
(2) C'est le cas pour le P.-L.-M. en 1868, pour le Nord en 1869 et 1875, pour le Midi en 1868 et 1875.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour des « travaux complémentaires », tels que l'agrandissement des gares, l'augmentation du matériel roulant, la pose de secondes voies ou de voies de garage, sur les lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau, jusqu'à concurrence d'un maximum déterminé; le chiffre du revenu réservé sera de même successivement augmenté, pour chaque exercice, d'une certaine somme par chaque million dépensé pour travaux complémentaires suivant les conditions et dans les délais précités. Les conventions passées avec l'Est, le Midi et le Nord se bornent à stipuler, dans des conditions analogues, l'augmentation du revenu réservé à raison des travaux complémentaires effectués sur les lignes de l'ancien réseau. En 1875, l'augmentation éventuelle du revenu réservé et du maximum du capital garanti, à raison de travaux complémentaires afférents au nouveau réseau, est prévue au profit de la compagnie du Midi comme elle l'a été, en 1868, pour les compagnies de l'Ouest, P.-L.-M. et d'Orléans. Postérieurement à la date où le compte de premier établissement est définitivement arrêté, les compagnies peuvent être autorisées, s'il y a lieu, par décret en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage de bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus de premier établissement.

19. En outre de ces conventions, qui intéressent d'une manière générale le régime des grandes compagnies, d'autres actes, d'une portée plus restreinte, méritent d'être rappelés. Ce sont notamment :

En 1865, la concession du chemin de fer de Ceinture de Paris (rive gauche) à la compagnie de l'Ouest (1);

En 1867, la cession à l'État et la rétrocession par celui-ci à la compagnie P.-L.-M., des sections du réseau de la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, situées sur le territoire français (2);

---

(1) L. 10 juillet et D.D. 18 juillet et 18 septembre 1865.

(2) L. et D. 27 septembre 1867. Le chemin de fer de Victor-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En 1873, la convention conclue avec la compagnie de l'Est pour le rachat des lignes d'Alsace-Lorraine, cédées à l'Allemagne par le traité de Francfort (1);

En 1875, la concession du chemin de fer de Grande Ceinture de Paris à un syndicat formé par les compagnies d'Orléans, du Nord, de l'Est et P.-L.-M., avec réserve du droit pour la compagnie de l'Ouest d'y entrer ultérieurement (2);

En 1881, l'approbation des arrangements et du traité spécial intervenus le 29 décembre 1880 entre les compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et P.-L.-M., pour l'exploitation du chemin de fer de Grande Ceinture et des deux chemins de fer de Ceinture intérieure de Paris (3).

§ 2. — *Compagnies secondaires et réseau de l'État.*

20. Cependant les adversaires du monopole des grandes compagnies n'ont pas cessé de combattre l'extension continuelle de leurs réseaux. Ces critiques, jointes aux difficultés que le gouvernement rencontre dans ses négociations avec les grandes compagnies, provoquent la création de nombreuses compagnies secondaires :

Compagnie des Charentes (4);

Compagnie de la Vendée (5);

Emmanuel avait été concédé par une loi sarde du 15 août 1857; après l'annexion de la Savoie, il avait fait l'objet d'une convention internationale, ratifiée par le décret du 9 juin 1862; une convention, approuvée par une loi et un décret en date du 27 mai 1863, avait été conclue entre l'État français et la compagnie.

(1) L. 17 juin 1873.

(2) L. 4 août 1875. La compagnie de l'Ouest adhère au syndicat de Grande Ceinture par le traité du 29 décembre 1880, approuvé par le décret du 11 novembre 1881.

(3) D. 11 novembre 1881.

(4) D. 19 avril et L. 6 juillet 1862 : concession, par adjudication, des chemins de Napoléon-Vendée à La Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême, avec subvention. De nouvelles lignes sont concédées à la compagnie en 1868. (L. et D. 18 juillet) et en 1874 (L. 23 mars).

(5) D.D. 15 septembre 1862 et 28 février 1863. L. 4 mars 1863 : concession, par adjudication, des chemins de Napoléon-Vendée

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnie de la Dombes (1);
Chemin de Perpignan à Prades (2);
Compagnie du Médoc (3).
Chemin de Valenciennes à Lille (4);
Chemin de Lyon à Montbrison (5);
Compagnie du Nord-Est (6);
Chemin d'Orléans à Châlons (7);
Chemin de Bressuire à Poitiers (8);
Chemin d'Angoulême à Marmande (9);
Chemin d'Alais au Rhône (10);
Etc., etc.

21. La plupart de ces petites compagnies, ne trouvant pas dans les régions qu'elles desservent un trafic suffisant pour rémunérer les capitaux engagés dans ces entreprises, ne tardent pas à tomber dans une situation très critique et à se voir dans l'impossibilité, non seulement d'achever la construction des lignes qui leur ont été concédées, mais encore d'exploiter celles qui ont été livrées à la circulation. Les unes sont frappées de déchéance (11).

---

aux Sables-d'Olonne et de Napoléon-Vendée à Bressuire, avec subvention. De nouvelles lignes sont concédées à la compagnie en 1870 (L. et D. 22 juillet) et en 1874 (L. 24 mars).

(1) L. 18 avril 1863 et D. 25 juillet 1864 : concession directe du chemin de Sathonay à Bourg.

(2) L. 6 mai et D.D. 18 juin et 29 août 1863 : concession par adjudication, avec subvention.

(3) D.D. 4 mars et 2 juin 1863 : concession, par adjudication, de la ligne de Bordeaux au Verdon, avec rabais sur la durée de la concession. Une subvention de 4.650.000 francs est allouée à la compagnie par une loi du 22 février 1873, pour l'achèvement de la ligne.

(4) D. 11 juillet 1864 : concession directe.

(5) L. 8 mai et D. 16 octobre 1869 : concession directe, avec subventions de l'État et du département du Rhône.

(6) L. et D. 22 mai 1869 : concession directe d'un ensemble de lignes situées dans les départements du Nord, du Pas-de-Calais et de l'Aisne, avec garantie d'un intérêt de 5 0/0, assurée pour moitié par l'État et pour moitié par les départements intéressés.

(7) D. 29 mai 1869, L. et D. 16 février 1870 : concession par adjudication avec subvention.

(8) D. 18 décembre 1869, L. 22 juillet et D. 20 août 1870 : concession par adjudication avec subvention.

(9) L. 2 décembre 1875 : concession directe avec subvention.

(10) L. 4 décembre 1875 : concession directe.

(11) Tel est le cas pour les concessionnaires de la ligne d'Angoulême à Marmande (arrêté ministériel du 21 septembre 1878.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

D'autres concluent des traités de fusion ou d'exploitation avec des compagnies voisines (1). Plusieurs enfin font racheter leur concession par l'État. Au nombre de ces dernières se trouvent notamment les petites compagnies de l'ouest et du sud-ouest, dont les lignes vont constituer, entre les mains de l'État, un septième grand réseau (2).

22. Avant de se résoudre à reprendre les chemins qui ont été concédés dans cette région, le Gouvernement a cherché à en assurer, par d'autres moyens, l'achèvement et l'exploitation. Le 18 novembre 1875, il a soumis à l'Assemblée nationale une convention provisoire qu'il avait conclue avec la compagnie des Charentes, à l'effet de lui concéder, avec subvention, des lignes nouvelles, de diviser son réseau en ancien et nouveau réseau, à l'imitation des grandes compagnies, et d'accorder au capital de premier établissement du nouveau réseau une garantie d'intérêt de 5 0/0 (3). Ce projet, dont la commission de l'Assemblée n'a adopté que la première partie, relative

---

(1) Un décret du 7 mai 1872 approuve la substitution d'une société nouvelle, dite « Société anonyme des Dombes et du Sud-Est », à la compagnie de la Dombes et aux concessionnaires du chemin de Lyon à Montbrison; cette société fusionne plus tard avec la compagnie P.-L.-M. (L. 20 novembre 1883).

Un décret du 20 mai 1876 autorise la compagnie du Nord à exploiter les lignes concédées à la compagnie de Lille à Valenciennes (sauf celle de Lérouville à Sedan) et les lignes de la compagnie du Nord-Est. La compagnie de Lille à Valenciennes fait ultérieurement abandon des lignes en question à l'État, et la compagnie du Nord lui est substituée comme concessionnaire en 1883 (L. 20 novembre). Le réseau de la compagnie du Nord-Est est cédé en 1890 à la compagnie du Nord (L. 7 février).

Le chemin d'Alais au Rhône est racheté par la compagnie P.-L.-M. (L. 23 juillet 1890).

La compagnie du Médoc cède son réseau à la compagnie du Midi. (L. 1er décembre 1911).

(2) L'État rachète en outre, dans d'autres régions, maintes lignes, qui seront concédées en 1883 aux grandes compagnies; par exemple : la ligne de Lérouville à Sedan, appartenant à la compagnie de Lille à Valenciennes (L. 4 août 1879); le chemin de Perpignan à Prades (L. 13 janvier 1881.)

(3) *J. off.* 6 décembre 1875.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la concession de nouvelles lignes (1), n'a pas eu de suite. Le ministre des Travaux publics a alors présenté à la Chambre des députés un projet de loi approuvant la cession des réseaux des compagnies secondaires d'intérêt général des Charentes, de la Vendée, de Saint-Nazaire au Croisic, de Bressuire à Poitiers, et des compagnies d'intérêt local d'Orléans à Rouen et de Poitiers à Saumur, à la compagnie d'Orléans (2). La commission de la Chambre a conclu au rejet du projet, parce qu'il « consacre le principe de l'absorption des compagnies secondaires et d'intérêt local par les grandes compagnies, de l'extension à l'infini des réseaux de celles-ci, et de la confirmation du monopole contre lequel protestent presque tous les représentants des intérêts locaux et commerciaux du pays (3) ». Après de longs et importants débats, la Chambre, le 22 mars 1877, a renvoyé le projet à la Commission, pour qu'il soit remanié sur les bases suivantes : application, au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction (4); concentration de toutes les lignes à grand trafic d'une même région sous une même administration, de manière à éviter la concurrence entre des lignes subventionnées par l'État; établissement de garanties assurant à l'Etat l'exercice permanent de son autorité sur les tarifs et sur le trafic; réserve absolue du droit de l'Etat d'ordonner, à toute époque et sans atteindre la

---

(1) *J. off.* 10 janvier 1876.

(2) Projet présenté le 1er août 1876 (*J. off.* 11-13 septembre et 6 novembre 1876.)

(3) Rapport de M. Waddington (*J. off.* 28 février et 1er mars 1877.)

(4) L'article 12 de la loi du 23 mars 1874, généralisant une disposition qui avait été insérée dans la convention de 1873, avec la compagnie de l'Est, portait que, en cas de rachat de la totalité de leur réseau, les compagnies existantes pourraient demander que les lignes dont la concession remonterait à moins de quinze ans, fussent évaluées non d'après leur produit net, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

situation financière réservée par les contrats, la construction de lignes nouvelles; pour le cas où la compagnie d'Orléans se refuserait à traiter sur ces bases, constitution d'un grand réseau de l'Ouest ou du Sud-Ouest, exploité par l'Etat.

23. A la suite de ce vote, le ministre des Travaux publics négocie, avec les compagnies de la région intéressée (compagnies d'intérêt général des Charentes, de la Vendée, de Bressuire à Poitiers, de Saint-Nazaire au Croisic, d'Orléans à Châlons, de Clermont à Tulle; compagnies d'intérêt local de Poitiers à Saumur, des chemins de fer nantais, de Maine-et-Loire et Nantes, d'Orléans à Rouen), des conventions portant rachat de leurs concessions moyennant remboursement du prix réel de premier établissement, prix qui sera déterminé sans appel par une commission arbitrale de trois membres. La loi du 18 mai 1878 approuve ces conventions et autorise le ministre des Travaux publics à assurer l'exploitation provisoire des lignes rachetées à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor.

L'organisation administrative et le service financier de ces chemins sont, en conséquence, réglés par deux décrets du 25 mai 1878. Le mois suivant, la création de la rente 3 0 0 amortissable procure au Gouvernement les ressources nécessaires au paiement des indemnités de rachat et à l'achèvement des chemins de fer secondaires de la région du Sud-Ouest (1). Telle est l'origine du réseau de l'État.

§ 3. — *Contrôle et impôts.*

24. Pour fortifier le contrôle et la surveillance des compagnies de chemins de fer, un décret du 15 février 1868 place ce service sous la direction d'inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées ou des Mines. Ces hauts fonctionnaires reçoivent en 1879 les attributions qui avaient été conférées aux inspecteurs généraux des chemins de fer

(1) L. 11 juin 1878.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par le décret du 17 juin 1854 (1). La même année, le service du contrôle de l'exploitation est réorganisé par un décret du 21 mai 1879.

25. Le comité consultatif des chemins de fer est supprimé en 1871, remplacé l'année suivante par la commission centrale, et de nouveau substitué à celle-ci en 1878 (2). Un conseil supérieur des voies de communication, dont la compétence s'étend à l'ensemble des moyens de transport (3), et un comité de l'exploitation technique des chemins de fer (4) sont institués, à la même époque, au ministère des Travaux publics.

26. Les besoins du Trésor public après la guerre franco-allemande provoquent un accroissement des charges fiscales afférentes aux transports par chemins de fer. La loi de finances du 16 septembre 1871 crée une taxe additionnelle de 10 0/0 du prix total des places de voyageurs et des expéditions de marchandises en grande vitesse, taxe qui porte à plus de 23 0/0 l'impôt dont ces transports se trouvent grevés (5). Les transports en petite vitesse, sauf pour les marchandises de transit et d'exportation, sont eux-mêmes frappés, de 1874 à 1878, d'une taxe de 5 0/0 (6).

---

(1) D. 20 juin 1879, supprimant les inspecteurs généraux des chemins de fer.

(2) Arrêtés du Chef du pouvoir exécutif du 16 février 1871 et du 6 janvier 1872; D. 31 janvier 1878.

(3) D. 31 janvier 1878.

(4) Arr. minist. 25 janvier 1879.

(5) Prix sans l'impôt	100
Impôt du dixième (L. 14 juillet 1855)	10
Premier décime (L. 6 prairial an VII)	1
Deuxième décime (L. 14 juillet 1855)	1
Total	112
Taxe additionnelle de 10 0/0	11,2
Total	123,2

(6) Cette taxe a été créée par la loi du 21 mars 1874 et supprimée par celle du 26 mars 1878. Le Gouvernement avait le droit d'en suspendre, par décret, la perception à l'égard des céréales.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION IV

LE TROISIÈME RÉSEAU

§ 1. — *Achèvement du réseau.*

27. Les conventions conclues en 1875 avec les grandes compagnies ne marquent qu'une étape dans le développement du réseau des chemins de fer français. Cette année-là même et les années suivantes, des lignes nouvelles sont déclarées d'utilité publique. D'autre part, en 1878, est lancé le grand programme de travaux publics auquel le nom de M. Freycinet restera attaché; un décret du 2 janvier 1878 prescrit l'établissement de six commissions techniques et administratives, correspondant aux régions du nord, de l'est, de l'ouest, du centre et du sud-est, du centre et du sud-ouest, du midi, et chargées 1° de dresser, pour chacune de leurs régions respectives, la liste des voies ferrées restant à établir pour compléter le réseau d'intérêt général en dehors de celles qui ont été déjà concédées, déclarées d'utilité publique ou prévues par la loi; 2° de rechercher les lignes qui font partie du réseau d'intérêt local régulièrement concédé en vertu de la loi du 12 juillet 1865, et qu'il conviendrait d'incorporer au réseau d'intérêt général; 3° de classer en une liste unique, par ordre de priorité d'exécution, toutes les lignes du réseau complémentaire. Du travail de ces commissions, revu par le conseil général des ponts et chaussées et élargi par le Parlement, sort la loi du 17 juillet 1879, dont l'article 1er classe dans le réseau d'intérêt général cent quatre-vingt-une lignes, d'une longueur totale de 8.823 k.

28. Dans cette période transitoire qui s'étend des conventions de 1875 à celles de 1883, les lois déclaratives d'utilité publique autorisent le ministre des Travaux publics à construire l'infrastructure des lignes nouvelles. Au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fur et à mesure que ces travaux s'achèvent, le législateur intervient derechef pour autoriser l'administration à entreprendre, jusqu'à concurrence d'un nombre de kilomètres déterminé, la superstructure elle-même. Il entrait dans les vues du Gouvernement de céder ou de concéder ces chemins aux compagnies existantes. Dès la fin de 1878, M. de Freycinet présente dans ce but à la Chambre des députés deux projets de conventions, l'un avec le Nord (1), l'autre avec l'Ouest (2). Mais ces projets sont mal accueillis par la commission de la Chambre et ceux qui ont été négociés avec les autres compagnies ne sont point déposés. Diverses lois autorisent alors le Gouvernement à assurer, par tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor, l'exploitation provisoire des lignes prêtes à être livrées à la circulation (3). Cette exploitation est confiée tantôt aux compagnies, par des traités d'affermage à court terme, en vertu desquels elles sont redevables à l'État du montant des recettes, créancières envers lui du montant des dépenses et intéressées, dans une certaine mesure, aux bénéfices ou aux économies réalisés (4); tantôt à l'administration des chemins de fer de l'État, par des décrets qui lui prescrivent d'exploiter les lignes nouvelles conformément aux règles posées en1878, tout en y consacrant des comptes distincts de ceux afférents aux chemins rachetés à cette époque; tantôt à l'ingénieur en chef du département, chargé d'assurer ce service en régie sous l'autorité du ministre des Travaux publics (5).

La Chambre des députés institue, le 9 juillet 1879, une commission de trente-trois membres, qui se divise en trois sous-commissions, en vue d'étudier les questions relatives

---

(1) *J. off.* 4 décembre 1878.

(2) *J. off.* 12 décembre 1878.

(3) V. notamment les lois des 8 août 1879, 27 juillet 1880, 7 janvier et 22 août 1881, 22 juin 1882, 28 mars et 4 août 1883.

(4) V. les nombreux décrets approuvant des traités de ce genre dans le cours des années 1879, 80, 81, 82 et 83.

(5) Cette exploitation en régie a eu lieu dans les départements de l'Orne et des Pyrénées-Orientales en vertu de décrets en date des 6 novembre 1880 et 12 février 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la réforme des tarifs, aux bases du rachat des réseaux des grandes compagnies, aux divers modes d'exploitation. La deuxième sous-commission, pour mettre fin à la lutte de tarifs engagée entre les chemins de fer de l'État et la compagnie d'Orléans, propose le rachat total de ce dernier réseau (1). Deux projets de conventions négociés par M. Varroy, ministre des Travaux publics, avec la compagnie d'Orléans, sont successivement repoussés, en 1880 et 1882, par les commissions de la Chambre et retirés par le Gouvernement (2). Il était cependant inadmissible que l'Etat supportât en totalité les dépenses de premier établissement et les déficits d'exploitation afférents à des chemins qui étaient appelés à déverser une partie de leur trafic sur les grands réseaux et à grossir par conséquent les recettes des compagnies. En 1882, d'ailleurs, le fléchissement du rendement des impôts indirects imposait au Gouvernement une politique budgétaire très prudente, et la crise financière déterminée par le krach de l' « Union générale » ne lui permettait pas de recourir à un emprunt de quelque importance. Sous peine de compromettre l'exécution du plan Freycinet, l'État devait se décharger sur les compagnies du soin de construire les nouvelles voies ferrées. Le cabinet présidé par M. Jules Ferry persévère à cet égard dans les vues des précédents ministères; par la déclaration qu'il porte devant les Chambres lors de sa constitution, le 22 février 1883, il s'engage à « ouvrir les négociations avec les grandes compagnies de chemins de fer, dans le ferme espoir qu'il en sortira des conventions équitables, respectueuses des droits de l'État, et qui facili-

---

(1) Rapport de M. Wilson. Ce rapport n'a pas été publié au *J. off.*; on en trouvera une analyse détaillée dans l'ouvrage de M. Picard sur *Les Chemins de fer français*, t. V, p. 95.

(2) Projet présenté par M. Varroy le 12 février 1880 (*J. off.* 24 février); rapport défavorable de M. Baïhaut au nom de la commission du troisième réseau (*J. off.* 18 mai 1880). Projet présenté par M. Varroy le 22 mai 1882 (*J. off.* 1882, Ch. doc. p. 1521); rapport défavorable de M. Baïhaut au nom de la commission relative au régime général des chemins de fer (*J. off.* 1882, Ch. doc., p. 2191).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

teront l'exécution des grands travaux publics sans charger à l'excès notre crédit » (1).

C'est dans ces circonstances que le ministre des Travaux publics, M. Raynal, est amené à conclure les conventions qui ont été approuvées par les lois du 20 novembre 1883 et qui régissent encore aujourd'hui les relations de l'État et des grandes compagnies.

29. Les compagnies acceptent en 1883 la concession d'un grand nombre de lignes non construites et la cession de celles qui étaient alors exploitées par des moyens provisoires. L'Orléans et l'État échangent certaines lignes afin de donner plus d'homogénéité à leurs réseaux. L'État obtient de la compagnie de l'Ouest certains avantages pour la circulation de ses trains entre Chartres et Paris (2).

---

(1) Voici quelle était, au 31 décembre 1882, l'étendue des lignes classées dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général :

	LONGUEUR			
	EN EXPLOITATION.	EN CONSTRUCTION.	A CONSTRUIRE.	TOTALE.
	km	km	km	km
Chemins concédés.....	22.320	1.487	526	24.333
Réseau de l'Etat.....	2.084	530	8	2.622
Chemins non concédés et non compris dans le réseau de l'Etat.	1.926	3.633	8.268	13.827
Ensemble.....	26.330	5.650	8.802	40.782

(2) Art. 17 de la convention : « L'administration du réseau de l'État aura le droit de faire circuler ses trains entre Chartres et Paris (gares Montparnasse et Vaugirard) aux conditions suivantes : l'administration des chemins de fer de l'Etat paiera à la compagnie de l'Ouest, pour toute rétribution, un péage réduit à quatre dixièmes (40 0/0) de la recette brute réalisée sur le parcours de cette ligne. Elle sera affranchie de toute redevance pour loyer et frais d'exploitation dans les gares de Chartres et de Paris (Montparnasse et Vaugirard). — Les dépenses du service de la traction ne sont pas comprises dans celles des gares communes; chaque administration pourvoira elle-même à son service dans des locaux spéciaux. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'Etat assume, pour la plus grosse part, la dépense de premier établissement des lignes nouvelles. Les compagnies doivent fournir à leurs frais le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares; en outre elles contribuent dans une certaine mesure aux frais de construction, la compagnie du Nord en mettant à la disposition de l'État, à titre de fonds de concours, une somme de quatre-vingt-dix millions, les autres compagnies en participant à la superstructure jusqu'à concurrence de 25.000 francs par kilomètre (1). Les travaux seront exécutés par les compagnies; les dépenses qui seront ainsi effectuées par elles pour le compte de l'État, en sus de leur part contributive, seront compensées avec les sommes qu'elles lui doivent à raison des avances qu'elles ont reçues à titre de garantie d'intérêt, et, pour le surplus, leur seront remboursées par annuités. La compensation entre les avances de l'État pour garantie et les avances de la compagnie pour travaux ne se présente pas en ce qui concerne le Nord et le P.-L.-M., qui n'ont jamais eu recours à la garantie d'intérêt antérieurement aux conventions de 1883. La compagnie de l'Ouest obtient la remise d'une partie de sa dette (2). La compagnie du Midi laisse à l'État le soin de faire l'infrastructure des lignes qui lui sont concédées; elle s'engage à acquitter en 1884 le solde de la dette contractée par elle du chef de la garantie d'intérêt et à avancer, les années suivantes, à l'État les sommes

---

(1) Toutefois, pour la ligne de Limoges à Montauban, la compagnie d'Orléans s'engage à contribuer aux dépenses de construction jusqu'à concurrence de 40 millions.

(2) La dette de la compagnie est liquidée, au 31 décembre 1882, à 189.809,288 fr. 14 en capital et à 50.886.187 fr. 43 en intérêts; elle doit être compensée jusqu'à concurrence de 160.000.000 de francs avec diverses dépenses que la compagnie s'engage à faire pour le compte de l'Etat (gares de jonction des lignes concédées par la convention avec les autres lignes du réseau de l'Ouest; parachèvement des lignes cédées; rachat et mise en état des chemins de fer d'intérêt local qui viendraient à être incorporés au réseau d'intérêt général; superstructure des lignes concédées, en dehors de la contribution de 25.000 francs par kilomètre, fournie par la compagnie). L'Etat fait à la compagnie remise du surplus de sa dette, soit environ 80 millions.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nécessaires pour subvenir aux dépenses à effectuer par celui-ci (1).

La distinction des comptes de l'ancien et du nouveau réseau est supprimée. A partir du 1er janvier 1883, il sera dressé un compte unique des recettes et des dépenses de chaque exercice.

En ce qui concerne le jeu de la garantie d'intérêt, les conventions font un régime un peu différent aux compagnies qui n'ont pas reçu d'avances à titre de garantie, et à celles qui sont débitrices de ce chef envers l'État. Pour les premières (Nord et P.-L.-M.), la garantie continue à s'appliquer seulement aux frais d'établissement du nouveau réseau, tel qu'il se comportait à cette époque; le système du déversoir est maintenu; sur le produit net ressortant du compte unique d'exploitation, la compagnie prélèvera les sommes nécessaires pour faire face aux charges effectives des dépenses de premier établissement de l'ancien réseau, au paiement de la contribution promise par elle pour l'exécution des lignes concédées par la convention de 1883, aux travaux complémentaires à effectuer à toute époque sur l'ensemble du réseau conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux publics, enfin à l'attribution d'un revenu déterminé aux actionnaires; l'excédent sera appliqué à couvrir jusqu'à due concurrence la garantie accordée par l'État aux charges effectives du nouveau réseau. En ce qui concerne le Midi, l'Orléans, l'Est et l'Ouest, il n'est plus question d'ancien et de nouveau réseaux; l'État garantit à ces compagnies non seulement les charges effectives de leurs emprunts, mais encore le dividende de leurs actions. Pour la plupart des compagnies, le dividende réservé ou garanti par les conventions de 1883 est peu différent de celui qui résultait des conventions antérieures; seule la compagnie du Midi obtient, en compensation des charges qu'elle accepte, un relèvement notable du dividende ga-

(1) Une convention du 17 mai 1886, approuvée par une loi du 21 décembre 1887, a de même confié à l'Etat l'exécution de l'infrastructure des lignes concédées à la Compagnie d'Orléans.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ranti. La durée de la garantie est prolongée expressément jusqu'au 31 décembre 1934 pour l'Est et au 31 décembre 1935 pour l'Ouest.

Le chiffre du dividende au delà duquel doit s'exercer le partage des bénéfices est abaissé pour tous les réseaux, et la part de l'État dans l'excédent est portée de la moitié aux deux tiers.

D'un autre côté, les compagnies s'engagent à réduire, dans certaines proportions, les taxes applicables aux voyageurs, si l'État diminue le taux de l'impôt des transports en grande vitesse.

Pour ne pas imposer au budget une trop lourde charge du fait de la garantie, les conventions de 1883 stipulent que, jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes nouvelles, les charges des obligations et les frais d'exploitation afférents à ces lignes, ainsi qu'à celles comprises dans les conventions de 1875, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement ouvertes à la circulation. Ces dépenses et ces recettes font l'objet d'un compte spécial, dit d'exploitation partielle, dont la compagnie a la faculté de porter les insuffisances au compte de premier établissement.

30. Les auteurs des conventions de 1883 estimaient que l'achèvement du réseau n'exigerait pas plus d'une dizaine d'années, que la garantie n'aurait pas à jouer et que l'ère du partage des bénéfices ne tarderait pas à s'ouvrir. Ces prévisions devaient être déçues. Les recettes des chemins de fer cessent de croître en 1883 et subissent, les années suivantes, un recul sensible, obligeant toutes les compagnies, sauf le Nord, à faire appel, dès 1884, à la garantie d'intérêt. Cette crise entraîne, dans l'exécution des travaux neufs, un ralentissement considérable. Dans ces conditions, la clause qui permet aux compagnies de capitaliser, jusqu'à l'expiration de la période de construction, les déficits annuels des lignes concédées en 1875 et en 1883 aurait pour effet d'augmenter dans des proportions inadmissibles le compte de premier établissement, dont la dépense doit finalement incomber, pour la plus grosse

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

part, à l'Etat (1); en présence des protestations qu'elle soulève dans le Parlement, le Gouvernement obtient des compagnies, à l'exception du Nord, que les lignes exploitées dans toute leur étendue soient reportées du compte provisoire d'exploitation partielle au compte d'exploitation complète (2).

31. En 1897, le taux d'intérêt des avances faites ou à faire par l'État à la compagnie du Midi au titre de la garantie est réduit de 4 à 3 0/0, pour tenir lieu à la compagnie d'indemnité de rachat de la concession du canal latéral à la Garonne (3).

31 *bis*. En 1898, la ligne du Rhône au Mont-Cenis est incorporée dans l'ancien réseau de la compagnie P.-L.-M., et le compte spécial de garantie, qui la concernait, est supprimé (4).

32. La même année, la compagnie P.-L.-M. rembourse sa dette à l'État par voie de compensation avec la créance qu'elle a sur lui à raison des avances faites par elle pour l'exécution des lignes du troisième réseau (5); la clause de partage des bénéfices entre elle et

---

(1) Ces insuffisances avaient atteint, pour l'année 1889, la somme de 30 millions.

(2) Cf. les conventions approuvées par les L.L. 7 janvier 1890 pour l'Est, 7 janvier 1890 et 29 juillet 1891 pour l'Ouest, 27 mai 1891 pour le Midi, 29 juillet 1892 pour l'Orléans, 5 avril 1893 et 22 avril 1899 pour le P.-L.-M. — C'est pour l'année 1893 que l'Etat a versé aux grandes Compagnies, à titre de garantie d'intérêt, la somme la plus élevée : 92,614,440 francs.

(3) L. 27 novembre 1897. Le gouvernement s'était résolu à racheter le canal du Midi, dont le bail d'affermage à la compagnie du Midi devait prendre fin le 30 juin 1898; mais cette opération ne pouvait produire tous les résultats que l'on en attendait que si le canal latéral à la Garonne, qui relie le canal du Midi à l'Océan et qui avait été, comme on l'a vu plus haut, concédé en 1852 à la compagnie du Midi pour la même durée que son réseau de chemins de fer, faisait lui-même retour à l'Etat. De là le rachat simultané du canal du Midi et du canal latéral.

(4) L. 18 février 1898. Cette ligne avait été rachetée à la compagnie du chemin de fer de Victor-Emmanuel et concédée à la compagnie P.-L.-M. sous le Second Empire. V. *supra* n° 19.

(5) Cf. la convention approuvée par la L. 24 janvier 1898. La dette de la compagnie est arrêtée, en capital et intérêts, au chiffre de 150,857,478 fr. 14. Pour se libérer de cette dette, la compagnie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'État reçoit son application en 1898, en 1906, en 1907. Quant aux autres compagnies, leur dette de garantie s'élève, en capital et intérêts, le 31 décembre 1908, à 213.794.906 francs pour l'Est, 222.254.217 francs pour l'Orléans, 285.641.963 fr. pour le Midi, 480.374.042 fr. pour l'Ouest; les trois premières ont commencé à rembourser ces avances; la compagnie de l'Ouest seule fait encore appel à la garantie en 1908.

33. La situation très obérée où se trouve la compagnie de l'Ouest et qui, en lui enlevant l'espoir de recouvrer dans un avenir assez prochain la liberté de son dividende, la désintéresse des résultats de sa gestion, a provoqué, à plusieurs reprises, de la part de différents membres du Parlement, des propositions tendant au rachat de ce réseau. Ces propositions ont trouvé un autre argument dans les difficultés avec lesquelles sont aux prises les chemins de fer de l'État, resserrés entre ceux de l'Ouest et de l'Orléans et privés d'un accès sur Paris qui leur appartienne en propre. Ces motifs, joints au désir d'étendre l'expérience de l'exploitation étatiste des voies ferrées, déterminent le Gouvernement à présenter un projet dans le même sens. Une loi du 13 juillet 1908 autorise le ministre des Travaux publics à procéder au rachat; une loi du 18 décembre suivant fixe les conditions provisoires de l'exploitation du réseau de l'Ouest repris par l'État; un arrêté ministériel du 25 décembre en remet l'exploitation à l'administration des chemins de fer de l'État, qui en prend possession le 1er janvier 1909. Une loi du 21 décembre 1909 approuve la convention portant règlement amiable du prix dû à la compagnie.

Par cette convention, l'Etat s'engage à payer à la compagnie, pour chacune des années à courir depuis le

---

abandonne définitivement à l'État les sommes qu'elle lui a avancées pour la construction du réseau de 1883, jusqu'à concurrence du capital correspondant à une annuité de 6,000,000 francs. A cet effet, pendant soixante-deux ans à dater du 1er janvier 1897, une réduction de 6,000,000 francs sera apportée au montant des annuités que l'État doit verser à la compagnie en exécution de la convention de 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1er janvier 1909 jusqu'au 31 décembre 1956: 1° une somme de 11.550.000 fr. (montant du revenu réservé aux actionnaires par la convention de 1883), sauf réduction de cette somme à 6.300.000 fr. pour les cinq dernières années; 2° une somme égale aux charges effectives des emprunts de la compagnie. De son côté, la compagnie remet à l'Etat tout son actif, à l'exception de la réserve spéciale des actionnaires, constituée par des bénéfices qu'elle aurait été en droit de distribuer antérieurement; sur les versements que la compagnie est tenue de faire à l'Etat doit s'imputer le reliquat des sommes dont celui-ci lui est redevable au titre d'annuités et de garantie d'intérêt.

34. Un certain nombre de lignes du troisième réseau n'ont pas été comprises dans les concessions de 1883 ni rattachées aux chemins de fer de l'État. La plupart d'entre elles ont été ultérieurement concédées à des compagnies secondaires d'intérêt général [compagnie des chemins de fer du Sud de la France (1), compagnie des chemins de fer économiques (2), compagnie des chemins de fer départementaux (3)]. Quelques-unes ont été remplacées par des lignes de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways. Du programme de 1879, quelques centaines de kilomètres seulement restent aujourd'hui en souffrance.

34 *bis*. Les premières années du XXe siècle sont marquées par le développement des voies ferrées internationales. La France traite avec l'Italie pour l'établisse-

---

(1) L.L. 17 août 1885, 29 juillet 1889, 26 juillet 1895, 8 décembre 1904.

(2) L. 11 septembre 1885.

(3) L.L. 27 juillet 1886, 28 mars 1893, 26 février 1897, 25 mars 1898. La compagnie des Chemins de fer départementaux exploitait en outre pour le compte de l'Etat, en Corse, un réseau de 300 kilomètres, construit par elle aux frais de l'Etat (L. 19 décembre 1883). Ce traité étant expiré le 3 décembre 1909, une nouvelle convention a été conclue avec la compagnie des chemins de fer départementaux en vue de l'achèvement du réseau Corse et de son exploitation; elle a été approuvée par une loi du 1er décembre 1911. V. *infra*, n° 964.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment de deux lignes, de Coni à Nice et de Coni à Vintimille, par la vallée de la Roya (1); — avec l'Espagne pour l'exécution de chemins de fer traversant les Pyrénées centrales (2); — avec la Suisse pour l'amélioration des voies d'accès du Simplon (3).

La compagnie P.-L.-M. reçoit en conséquence la concession d'un chemin de fer de Nice à la frontière italienne par Sospel (4), et celle de la ligne de Frasne à Vallorbe (5). La compagnie du Midi devient concessionnaire de diverses lignes situées dans les Basses-Pyrénées, le Gers, l'Ariège, les Pyrénées-Orientales (6). La compagnie de l'Est est autorisée à participer, jusqu'à concurrence de 10 millions, à la formation du capital nécessaire à l'établissement de la ligne projetée sur le territoire suisse, entre Moutiers-Granges et Longeau (7).

34 *ter*. Par une convention conclue le 6 septembre 1911 et annexée au projet de loi de finances pour l'exercice 1912, la Compagnie de l'Est s'est engagée à rembourser par anticipation, au cours de l'année 1912,

---

(1) Conventions approuvées par une loi du 20 mars 1906, promulguées par un décret du 30 avril suivant.

(2) Convention et protocole additionnel approuvés par une loi du 10 janvier 1907, promulgués par un décret du 13 février suivant; deuxième protocole additionnel approuvé par une loi du 17 décembre 1908, promulgué par un décret du 25 janvier 1909.

(3) Convention approuvée par une loi du 28 décembre 1909 et promulguée par un décret du 19 janvier 1910.

(4) L. L. 18 juillet 1902 et 16 mars 1906.

(5) L. L. 28 décembre 1909 et 20 janvier 1910. La dépense de la construction de la ligne Frasne-Vallorbe doit être supportée par l'Etat pour une part fixée à forfait à 9 millions, et par la compagnie pour le surplus sous déduction des subventions qui seraient accordées par les départements, les communes et autres intéressés. La part de dépense à la charge de l'Etat est avancée par la compagnie et remboursée par l'Etat sous forme d'annuités.

(6) L. 2 août 1907.

(7) L. 28 décembre 1909. Cette subvention doit être imputée sur les réserves du domaine privé de la compagnie. De son côté l'Etat consent à réduire d'une somme égale à la subvention de la compagnie le capital de la dette contractée par celle-ci envers lui du chef de la garantie d'intérêt; les titres qui seraient remis à la compagnie de l'Est par les concessionnaires de la ligne Moutiers-Granges-Longeau en échange de sa subvention, seront immatriculés au nom de la compagnie de l'Est, domaine public; ils deviendront la propriété de l'Etat à l'expiration de la concession du réseau de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le capital de sa dette de garantie. Elle est autorisée à émettre, jusqu'à due concurrence, des bons spéciaux dont les charges effectives doivent s'ajouter aux dépenses du compte d'exploitation. En revanche, le point de partage des bénéfices avec l'Etat est abaissé à la somme qui représente le revenu garanti aux actionnaires par la convention de 1883.

§ 2. — *Contrôle, police et impôts.*

35. Un décret du 7 juin 1884 institue quatre commissaires généraux chargés de surveiller dans l'intérêt de l'État tous les actes de la gestion financière des compagnies de chemins de fer. L'organisation du contrôle des chemins de fer au point de vue technique et commercial est remanié en 1895, 1901, 1902 (1).

36. Un décret du 1er mars 1901 modifie l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, à l'effet de préciser et d'accentuer les pouvoirs du ministre des Travaux publics, de rajeunir certaines dispositions d'ordre technique et certaines expressions de l'ancien texte, et d'édicter des mesures d'hygiène dont les progrès de la science médicale ont révélé l'intérêt.

37. La loi du 26 janvier 1892 supprime en totalité les taxes proportionnelles dues pour le transport des marchandises expédiées en grande vitesse. Elle maintient l'impôt perçu sur le prix des places de voyageurs et sur celui du transport des bagages, des chiens et des valeurs; mais elle en ramène le taux à 12 0/0, en supprimant la taxe additionnelle de 10 0/0 créée par la loi du 16 septembre 1871.

Par contre, une loi du 29 mars 1897 établit un droit de timbre sur les cartes, bons et permis de circulation gratuits ou à prix réduit.

---

l'Est ou en cas de rachat; en attendant cette échéance, leurs dividendes ou intérêts seront portés aux recettes diverses du compte d'exploitation.

(1) D.D. 30 mai 1895, 11 décembre 1901, 11 mars 1902.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE II

MESURES PRÉALABLES A L'EXÉCUTION

Parmi les mesures préalables à l'exécution, on peut distinguer logiquement quatre sortes d'actes : le classement, l'acte qui décide ou autorise l'exécution du chemin de fer, la déclaration d'utilité publique, la concession. En fait, ces actes, notamment les trois premiers, sont généralement confondus en un seul.

SECTION PREMIÈRE

CLASSEMENT

38. Le classement est l'acte qui détermine la catégorie des dépendances du domaine public, dans laquelle doit être comprise la voie ferrée à construire. Il s'est confondu presque toujours, en fait, avec la déclaration d'utilité publique ou avec la concession éventuelle de la ligne. On ne le rencontre comme acte distinct qu'à deux époques de l'histoire des chemins de fer français : en 1842, date où le gouvernement trace le plan d'ensemble des principales artères et où les grandes compagnies ne sont pas encore formées (1); en 1875-79, époque où le législateur adopte les projets constitutifs du troisième réseau, sans avoir pris parti sur le mode de construction et d'exploitation des nouvelles lignes (2).

---

(1) L. 11 juin 1842.
(2) L. L. 31 décembre 1875, 17 juillet 1879, 18 juillet 1879.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'autorité compétente pour classer un chemin de fer dans le réseau d'intérêt général est celle qui doit prononcer la déclaration d'utilité publique (1).

39. Ce classement n'a d'autre conséquence juridique que de faire obstacle à ce que l'exécution de la ligne soit ultérieurement poursuivie par un département ou par une commune à titre de chemin de fer d'intérêt local ou de tramway. La voie ne peut ainsi changer de caractère qu'après avoir été déclassée (2). Le fait s'est produit pour quelques-unes des lignes énumérées dans l'article 1er de la loi du 17 juillet 1879 (3). Le déclassement pourrait d'ailleurs résulter implicitement de la loi déclarant d'utilité publique un chemin de fer d'intérêt local.

Il n'y a guère d'exemples qu'un chemin de fer d'intérêt général ait été déclassé purement et simplement, sans qu'une voie ferrée d'une autre espèce y ait été substituée (4). Les habitants de la région intéressée à l'exécu-

---

(1) V. *infra*, n° 46.

(2) V. la note adoptée par le Conseil d'État dans sa séance du 8 août 1893 : « le Conseil d'État... considérant qu'une ligne de Challans à Fromentine a été classée dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général par la loi du 17 juillet 1879; que sans doute la substitution d'un tramway à cette ligne permettra de réaliser une économie considérable, tout en desservant la région dans des conditions satisfaisantes; mais qu'il n'appartient pas au Gouvernement d'autoriser l'exécution de cette ligne dans des conditions autres que celles qui ont été définies par le législateur, tant qu'une loi n'en aura pas prononcé le déclassement,... appelle l'attention de l'Administration sur la nécessité de ne promulguer le décret que quand le déclassement de la ligne d'intérêt général de Challans à Fromentine aura été prononcé par une loi. »

(3) V. par ex. L. 27 mars 1894, relative à la ligne de Challans à Fromentine; L. 14 avril 1896, relative à une section de la ligne de Castelsarrasin à Lombez; L. 14 janvier 1899, relative à la ligne de Lagny à Villeneuve-le-Comte et Mortcerf.

(4) On peut citer : le chemin de fer de Saint-Paul-lez-Dax à Léon, concédé par O. 20 décembre 1840, déclassé par D. 24 mai 1880 par suite de l'insuccès des tentatives d'adjudication faites après déchéance de la compagnie concessionnaire; le chemin de fer d'embranchement des mines de Lalle et de Rochoul à la ligne de Bessèges à Alais, concédé par D. 5 mai 1869, déclassé partiellement par D. 17 juin 1897 à la suite de la faillite de la compagnie; le raccordement de Lagny à la station de Lagny-Thorigny, déclaré d'utilité publique par D. 11 décembre 1873, déclassé par L. 14 janvier 1899.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion de la ligne ne seraient pas fondés à contester, par la voie contentieuse, l'opportunité du déclassement (1).

SECTION II

DECLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

La déclaration d'utilité publique a pour but de permettre l'expropriation ultérieure des propriétés privées.

§ 1. — *Etudes et enquêtes.*

40. Les préliminaires de la déclaration d'utilité publique consistent en des études faites par les ingénieurs sur un avant-projet et dans une enquête d'utilité publique, à laquelle l'avant-projet est soumis après son approbation par le ministre des Travaux publics.

41. Les lignes de chemins de fer faisant partie de la grande voirie et devant former un réseau général, coordonné à un point de vue d'ensemble, une circulaire du 6 mars 1861 avait décidé qu'il ne pourrait être procédé sur le terrain à aucune étude de chemins de fer qu'en vertu des instructions ou de l'autorisation préalable de l'Administration supérieure; les demandes adressées à cet effet au ministre devaient être accompagnées d'une carte sur laquelle était figurée la ligne à étudier, et de renseignements statistiques propres à en faire apprécier les avantages. Ces prescriptions ne sont plus appliquées.

---

(1) Cf. C. d'Ét. cont. 30 novembre 1877 *Richard, Gallois et autres*, arrêt rendu au sujet d'une ligne d'intérêt local. Par cette décision le Conseil d'État est allé jusqu'à dénier aux requérants qualité pour lui déférer la délibération du conseil général, faute d'un intérêt direct et personnel, distinct de celui de la généralité des habitants des communes qui devaient être desservies par la ligne déclassée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

42. Les avant-projets sont rédigés dans des formes à peu près identiques, qu'il s'agisse d'un chemin de fer à construire par l'État ou d'un chemin de fer à construire par une compagnie ou un particulier. Dans le premier cas les études sont faites par les ingénieurs de l'État, dans le deuxième cas par le demandeur en concession sous le contrôle de l'Administration. Pour le cas où l'avant-projet est dressé par les ingénieurs de l'État, une circulaire du 14 janvier 1850, commentant l'ordonnance du 18 février 1834 et applicable comme elle à tous les projets concernant le service des Ponts et Chaussées, énumère les pièces qui doivent être jointes à l'avant-projet et les conditions qu'elles doivent remplir : plan général, profil en long, profil en travers, types d'ouvrages d'art, mémoire à l'appui de l'avant-projet, tableau approximatif des terrassements, ouvrages d'art, etc., estimation approximative et détail des dépenses, relevé de la circulation annuelle. Cette circulaire a été confirmée et complétée par celles du 28 décembre 1878 et du 9 janvier 1882 (règles à suivre pour la transmission des dossiers), du 28 juin 1879 (recueil de formules) et du 30 juillet 1879 (recueil de types, de tableaux et de procédés graphiques). Tous les projets et propositions présentés par une compagnie doivent être signés par une personne ayant qualité pour engager la compagnie, c'est-à-dire soit par le directeur, soit, lorsqu'il n'y a pas de directeur, par un ou plusieurs membres du comité de direction chargé de la gestion ordinaire des affaires de la compagnie et de l'exécution des décisions du conseil d'administration, soit enfin par un délégué muni des pouvoirs nécessaires (1). L'emploi des formules annexées à la circulaire du 28 juin 1879 a été rendu obligatoire pour les projets des compagnies par une deuxième circulaire en date du même jour.

43. Lorsque, ce qui est le cas général, l'établissement d'un chemin de fer intéresse à la fois plusieurs services

(1) Circ. 20 mai 1856 et 21 février 1877.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

publics, civils ou militaires, ceux-ci sont appelés à faire connaître leurs observations dans une conférence ouverte par les soins du service constructeur ou, si le projet est préparé par une compagnie ou un particulier, par le service du contrôle chargé de surveiller les études.

Une circulaire du 12 juin 1850 porte que tout projet intéressant plusieurs services dépendant de l'Administration des Ponts et Chaussées doit faire l'objet d'une conférence entre les ingénieurs ordinaires chargés de ces divers services, conférence au procès-verbal de laquelle les ingénieurs en chef doivent joindre leur avis. Lorsque l'exécution d'un travail dépendant de l'Administration des Travaux publics exige le déplacement ou la modification d'un chemin vicinal, le préfet consulte l'agent voyer et transmet son avis à l'Administration supérieure avec ses propres observations (1).

C'est surtout dans le cas où l'intérêt de la défense nationale se trouve engagé, que la procédure des études a été réglée dans les moindres détails par des textes nombreux. Non seulement, comme le rappelle l'article 23 du cahier des charges, les projets à exécuter dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des enceintes fortifiées font l'objet de conférences mixtes dans les formes prévues par les décrets des 16 août 1853, 8 septembre 1878, 12 décembre 1884, et rentrent dans la compétence de la commission mixte des travaux publics, organisée par les lois du 7 avril 1851 et du 10 février 1890; mais encore, aux termes du décret du 2 avril 1874, toute proposition tendant à la création d'un chemin de fer non compris dans la zone frontière doit être communiquée au ministre de la Guerre; si celui-ci déclare que son département est désintéressé dans l'affaire ou si, dans le délai de deux mois, il n'a fait aucune réponse, l'affaire suit son cours sans autre intervention de l'autorité militaire; dans le cas, au contraire, où il estime que la ligne nouvelle présente un intérêt militaire, il reçoit sur

(1) Ces règles sont rappelées et précisées par des circulaires du 21 février 1877 et du 1er juin 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sa demande communication des projets; si l'accord ne s'établit pas entre les deux ministres, la commission mixte des travaux publics est consultée et son avis reste joint au dossier, qui est renvoyé au ministre des Travaux publics (1).

44. Les avant-projets sont transmis directement au ministre par l'ingénieur en chef. Celui-ci doit informer le préfet de cet envoi et lui faire tenir en même temps une copie de son rapport, accompagnée d'une carte du tracé au $\frac{1}{80000}$ ou au $\frac{1}{40000}$ ou d'un plan général, s'il y a lieu; le préfet adresse immédiatement son avis au ministre (2).

Les avant-projets destinés à l'enquête d'utilité publique sont communiqués aux compagnies pour les travaux qui doivent être exécutés par les ingénieurs de l'État sur les lignes concédées définitivement en 1883 et sur les lignes concédées à titre éventuel (3).

Le ministre des Travaux publics, après avoir pris l'avis du conseil général des Ponts et Chaussées, par application du décret du 7 fructidor an XII (4), approuve, s'il y a lieu, l'avant-projet et notifie sa décision à l'ingénieur en chef et au préfet.

45. Une enquête d'utilité publique est alors ouverte sur l'avant-projet et les pièces y annexées, conformément aux prescriptions de l'ordonnance du 18 février 1834, complétée par l'ordonnance du 15 février 1835. Elle est ordonnée par un arrêté du préfet sur les pièces qui lui ont été remises à cet effet par l'ingénieur en chef. Des commissions composées de propriétaires, de négociants, d'industriels, désignés par le préfet, expriment leur avis, au chef-lieu de chacun des départements traversés par

---

(1) Toutes ces règles sont rappelées et développées dans une circulaire du 26 septembre 1887, complétée par une circulaire du 6 décembre suivant.

(2) Circ. 9 janvier 1882.

(3) Circ. 17 janvier 1884.

(4) Art. 15.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la ligne des travaux, lorsque le délai de l'ouverture des registres est expiré. Les chambres de commerce et, le cas échéant, les chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées sont appelées à formuler leur opinion. Le préfet réunit toutes ces pièces et communique le dossier de l'enquête à l'ingénieur en chef, qui les lui renvoie, avec le rapport de l'ingénieur ordinaire et son avis personnel. Le préfet y joint son propre avis et transmet le tout au ministre (1). Celui-ci consulte sur le mérite du projet le conseil général des Ponts et Chaussées, avant de provoquer l'acte déclaratif d'utilité publique (2).

§ 2. — *Acte déclaratif d'utilité publique.*

46. Les chemins de fer d'intérêt général sont en principe autorisés et déclarés d'utilité publique par une loi. Un décret rendu dans la forme des règlements d'Administration publique, suffit pour l'exécution des chemins de fer d'embranchement de moins de 20 kilomètres de longueur (3).

L'effet de l'acte déclaratif d'utilité publique se trouve épuisé par le jugement qui prononce l'expropriation des parcelles indiquées dans l'arrêté préfectoral de cessibilité et par la décision du jury qui fixe les indemnités de dépossession. L'administration ne peut obtenir l'expropriation d'autres parcelles sans une nouvelle déclaration d'utilité publique (4).

Les actes déclaratifs d'utilité publique prévoient fréquemment que la déclaration devra être tenue pour nulle et non avenue si les expropriations ne sont pas accomplies dans un délai déterminé. La Cour de cassation considère que les dispositions de cette nature n'in-

---

(1) Circ. 9 janvier 1882.
(2) D. 7 fructidor an XII.
(3) L. 27 juillet 1870.
(4) Cass. 8 janvier 1873, S. 73.1.85; 25 juillet 1877, S. 78.1.79.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

téressent que l'Etat dans ses rapports avec la compagnie concessionnaire ; elle décide, par suite, que l'expiration du délai imparti par l'acte déclaratif d'utilité publique n'infirme pas la valeur de cet acte et ne fait pas obstacle à ce qu'il serve de base au jugement d'expropriation (1).

SECTION III

CONCESSION

§ 1er. — *Objet de la concession.*

47. La concession de chemins de fer n'est qu'une application particulière de la concession de travaux publics, contrat par lequel un particulier ou une compagnie s'engage à exécuter un certain travail, moyennant le droit d'exiger, pendant une période plus ou moins longue, une rétribution des personnes qui utiliseront l'ouvrage. Elle comporte nécessairement, de la part du concessionnaire, l'exploitation du chemin et l'exécution des travaux d'entretien. Par contre, la répartition des travaux de premier établissement entre l'État et les compagnies a varié suivant les époques et suivant les lignes. Nous ne reviendrons pas sur l'exposé des différents systèmes qui ont été suivis à cet égard au cours de l'histoire des voies ferrées. Comme on l'a vu au chapitre précédent, les travaux ont été, à l'origine, effectués en entier par le concessionnaire. La loi du 11 juin 1842 a, en principe, confié à l'État l'exécution de l'infrastructure, aux compagnies celle de la superstructure; mais dès cette époque, au moins pour les lignes les plus productives, les compagnies ont été fréquemment chargées de la totalité des travaux. C'est ce dernier système qui a été généralement

(1) Cass. 24 août 1880, S. 81.1.86; 22 anvier 1901, S. 03.1.360.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

suivi pour la construction du deuxième réseau. Dans les périodes de crise ou de transition, des sections de lignes entreprises ou achevées par l'État avant toute concession ont été livrées à la compagnie concessionnaire du chemin, soit gratuitement, à titre de subvention en nature, soit contre remboursement de tout ou partie de la dépense; il est même arrivé que la concession concernât seulement l'exploitation et l'entretien d'une ligne entièrement construite par l'État (1).

48. Les travaux des lignes comprises dans les conventions de 1883 sont en principe effectués par les compagnies. Toutefois, l'exécution de l'infrastructure des lignes concédées à la compagnie du Midi et à la compagnie d'Orléans, à l'exception des lignes à voie étroite concédées à cette dernière compagnie par la convention du 17 juin 1892, est réservée à l'État (2).

49. Les conventions passées avec les compagnies secondaires des chemins de fer économiques et des chemins de fer départementaux chargent ces compagnies de construire entièrement les lignes qui leur sont concédées. Il en est de même en ce qui concerne le réseau des chemins de fer du Sud de la France, à l'exception de la ligne de Saint-André à Puget-Théniers, dont la compagnie a seulement assumé l'exploitation (3).

49 *bis*. La concession ne confère pas à la compagnie le monopole des relations par voie ferrée entre les points que dessert la ligne concédée. Les cahiers des

---

(1) Ligne de Nîmes à Montpellier (L. 7 juillet et O. 1er novembre 1844); Petite Ceinture de Paris, rive droite (D. D. 12 février 1852).

(2) V. les conventions de 1883 avec la compagnie du Midi, de 1886 et 1892 avec la compagnie d'Orléans, approuvées par les L. L. 20 novembre 1883, 21 décembre 1887, 20 mars 1893, — Les travaux d'infrastructure comprennent les acquisitions de terrains, les terrassements et les ouvrages des chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes et les barrières des passages à niveau.

Sur la question de savoir à qui incombe la *dépense* de construction, v. *infra* le chapitre consacré aux rapports financiers de l'État et des compagnies, nos 717 à 720.

(3) V. les dates de ces conventions *supra* n° 34 en note.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

charges stipulent expressément que l'exécution ou l'autorisation ultérieure de routes, de canaux ou de chemins de fer dans la contrée où est située la ligne qui fait l'objet de la concession, ne pourra donner lieu à aucune indemnité au profit de la compagnie. En fait, le gouvernement n'a jamais accueilli des demandes tendant à l'établissement de chemins de fer susceptibles de faire concurrence à des lignes antérieurement concédées.

§ 2. — *Concessions éventuelles.*

50. La concession éventuelle, qui n'intervient jamais qu'accessoirement à une concession ferme, s'applique aux lignes non déclarées d'utilité publique. Elle implique pour le concessionnaire l'obligation d'exécuter et d'exploiter la ligne aux conditions de son cahier des charges, lorsque cette formalité sera remplie. Beaucoup de concessions ont prévu que la compagnie serait déliée de son engagement si cet acte n'intervenait pas dans un certain délai. Les conventions de 1883 ne contiennent pas cette réserve. D'autre part, elles offrent l'exemple d'une nouvelle sorte de concession éventuelle, celle de lignes non dénommées à désigner ultérieurement, d'un commun accord entre les parties contractantes, jusqu'à concurrence d'un nombre déterminé de kilomètres.

§ 3. — *Durée des concessions.*

51. Les premières concessions ont été faites à perpétuité. Mais, dès l'instant où le Gouvernement s'est rendu compte de l'importance politique et économique des voies ferrées, il a compris que ce régime se conciliait mal avec le principe de l'inaliénabilité du domaine public et avec la grandeur des sacrifices que le Trésor allait être amené à consentir pour la construction des chemins de fer. Toutes les concessions postérieures à 1833 ont été accordées pour un temps déterminé, qui n'a jamais excédé quatre-vingt-dix-neuf ans. De 1843 à 1846, par suite des rabais d'adjudication, la durée des concessions a varié

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de vingt-sept ans deux cent soixante-dix-huit jours à quatre-vingt-dix-huit ans onze mois (1). Sa prolongation jusqu'au terme de quatre-vingt-dix-neuf ans a constitué l'un des moyens auxquels le Gouvernement a eu recours pour relever le crédit des compagnies après la crise de 1847-1848. Vers la même époque, les concessions perpétuelles ont été ramenées à une durée égale à celle de la concession des réseaux dans lesquels elles étaient englobées.

52. Les concessions des grandes compagnies expirent aux dates suivantes :

Nord, 31 décembre 1950 (2);
Est, 27 novembre 1954 (3);
Orléans, 31 décembre 1956 (4);
P.-L.-M., 31 décembre 1958 (5);
Midi, 31 décembre 1960 (6-7).

Les dates ci-dessus s'appliquent non seulement aux lignes comprises dans les conventions qui les ont fixées mais encore à celles qui ont été concédées depuis aux grandes compagnies; cette conséquence résulte soit d'une clause expresse (conventions de 1875 et de 1883), soit implicitement de la clause en vertu de laquelle les lignes nouvelles sont soumises aux cahiers des charges de 1857 et 1859.

53. Le terme des concessions accordées aux compagnies secondaires a été tantôt fixé à l'expiration d'un laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, tantôt à la même date que pour le grand réseau de la région.

---

(1) D'autre part, le bail de la ligne de Nîmes à Montpellier a été conclu pour douze ans en 1844.

(2) Convention de 1857 (D. 26 juin 1857).

(3) Conventions de 1852 et de 1853 (DD. 25 mars 1852 et 17 août 1853).

(4) Convention de 1857 (D. 19 juin 1857).

(5) Convention de 1857 (D. 19 juin 1857).

(6) Convention de 1857 (D. 1er août 1857).

(7) La concession de la compagnie de l'Ouest devait expirer le 31 décembre 1956. (Cahier des charges annexé à la convention de 1859).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La concession des chemins de fer du Sud de la France a été faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans à partir du 17 août 1885 (1). Celle de la compagnie des chemins de fer économiques doit expirer le 20 août 1982 (2). La compagnie des chemins de fer départementaux est concessionnaire de son réseau du Centre pour quatre-ving-dix-neuf ans à partir du 27 juillet 1886 (3) et de son réseau des Charentes pour le temps à courir jusqu'au 6 juillet 1985 (4); le traité qu'elle vient de passer avec l'Etat pour l'achèvement et l'exploitation du réseau corse, prévoit que la concession prendra fin trente ans après la déclaration d'utilité publique de la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio, et au plus tard le 31 décembre 1945 (5).

§ 4. — *Formes des concessions.*

54. L'autorité compétente pour prescrire ou pour approuver la concession est en principe le législateur. Il peut être procédé par voie de décret en Conseil d'État pour les chemins de fer d'embranchement de moins de 20 kilomètres de longueur, sous la réserve qu'en aucun cas les travaux dont la dépense doit être supportée en tout ou en partie par le Trésor ne peuvent être mis à exécution qu'en vertu de la loi qui crée les voies et moyens ou d'un crédit préalablement inscrit au budget (6).

55. La concession a lieu soit par adjudication, soit de gré à gré.

L'adjudication a été surtout pratiquée dans la période antérieure à la formation des grandes compagnies. Le

---

(1) L. 17 août 1885.
(2) L. 11 septembre 1885.
(3) LL. 27 juillet 1886 et 25 mars 1898.
(4) LL. 28 mars 1893 et 26 février 1897.
(5) L. 1er décembre 1911.
(6) L. 27 juillet 1870.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gouvernement du Second Empire y est revenu après 1861, pour la plupart des compagnies secondaires. Depuis 1871, une seule ligne a été adjugée, celle de Besançon à Morteau, en 1874.

Au début de l'histoire des chemins de fer, antérieurement à 1842, c'est sur le tarif, alors extrêmement simple, qu'a porté le rabais d'adjudication; sous la Monarchie de Juillet, après 1842, les adjudications ont eu lieu moyennant un rabais sur la durée de la concession; sous les régimes postérieurs, moyennant un rabais sur la subvention de l'État. L'adjudication peut comporter une surenchère, lorsque la concession se réduit à un affermage (1).

Les règles générales sur les adjudications de chemins de fer sont inscrites dans le titre VII de la loi du 15 juillet 1845, relative au chemin de fer de Paris à la frontière belge; il y a lieu en outre de tenir compte des dispositions du décret du 18 novembre 1882, sur les marchés de l'Etat, dans la mesure où elles sont applicables à la matière. La loi qui ordonne l'adjudication fixe le mode et le montant du concours financier de l'État, et approuve le cahier des charges; un arrêté du ministre des Travaux publics détermine ensuite les conditions à remplir pour être admis à concourir et les formes de l'adjudication; les candidats doivent être agréés par le ministre et fournir un cautionnement; l'adjudication, une fois passée, est homologuée par un décret qui rend la concession définitive (2).

56. En cas de concession directe, une convention provisoire, à laquelle est annexé le cahier des charges, est conclue par le ministre des Travaux publics avec les représentants de la compagnie ou le particulier choisi comme concessionnaire. La convention ne devient défi-

---

(1) Le seul exemple de ce genre est celui du chemin de fer de Nîmes à Montpellier (1844). V. *supra* n° 7 en note.

(2) Voy. à titre d'exemple les textes relatifs à l'adjudication de la ligne de Besançon à Morteau : L. 23 mars 1874, A. m. 21 juillet 1874, D. 16 novembre 1874.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nitive qu'après avoir été approuvée, d'une part, par une loi ou un décret (suivant la distinction ci-dessus rappelée de la loi du 27 juillet 1870) et, d'autre part, lorsque le concessionnaire est une société anonyme, par l'assemblée générale des actionnaires.

§ 5. — *Nature juridique des actes de concession.*

57. La loi ou le décret qui approuve ou autorise la concession contient souvent des dispositions d'ordre public, notamment en ce qui concerne la constitution de la compagnie concessionnaire, la formation de son capital, l'émission de ses obligations. Le législateur ou le gouvernement les édicte de sa propre autorité.

58. Les dispositions relatives à l'établissement et à l'exploitation du chemin de fer prennent place dans la convention et dans le cahier des charges; en cas d'adjudication, la convention résulte de la combinaison de l'acte prescrivant l'adjudication avec la soumission de l'adjudicataire, qui déclare en accepter les conditions. Les clauses de la convention ont trait principalement aux rapports financiers des deux parties; celles du cahier des charges, aux détails techniques de construction et aux rapports de la compagnie avec le public. Les unes et les autres ont, entre le concessionnaire et l'Etat, un caractère contractuel (1). Certains d'entre elles ont pour objet de véritables prescriptions de police et, par suite, seraient mieux à leur place dans des règlements généraux que dans des documents d'ordre contractuel; on verra dans un chapitre ultérieur quelle influence l'insertion de ces clauses dans la convention ou le cahier des charges peut avoir au point de vue de l'exercice des pouvoirs de police qui appartiennent à l'Etat.

---

(1) La Cour de cassation l'a reconnu à diverses reprises : 10 mai 1844, 1re esp., S. 44.1.458; 24 août 1870, 1re et 2e esp., S. 71.1.11; 2 mai 1873, S.73.1.342.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

59. Il est plus délicat de déterminer la nature juridique du cahier des charges, considéré dans les rapports de la compagnie avec le public. Par des arrêts très nombreux, la Cour de cassation a déclaré que le cahier des charges constitue, à ce point de vue, un acte législatif; elle lui reconnaît ce caractère dans le cas même où il a été approuvé par un décret; elle attribue également force de loi aux tarifs régulièrement homologués et publiés (1). A l'opposé de cette jurisprudence, se trouve la doctrine qui ne voit dans le cahier des charges qu'un contrat et qui explique les droits du public envers la compagnie par le mécanisme de la stipulation pour autrui (2).

Quant à nous, nous ne croyons pas que le cadre du Code civil puisse s'adapter à la concession de chemin de fer. Vis-à-vis de l'Etat, les futurs usagers de la voie ferrée ne sont pas des tiers, au sens que le droit privé attache à ce mot; d'autre part ce n'est pas seulement en considération de leur intérêt particulier que sont rédigées les clauses dont ils tirent profit; toute ratification est, de leur part, superflue; toute convention contraire est nulle. Les transports par voie ferrée constituent un service public; lorsque ce service est concédé, les dispositions qui le régissent proviennent d'un accord entre l'État et la compagnie concessionnaire; mais l'assentiment du concessionnaire ne leur enlève point, à l'égard des administrés, leur caractère propre de règles édictées en vue de l'intérêt général et s'imposant à tous en vertu des pouvoirs qui appartiennent aux autorités chargées d'organiser les services publics. Ces dispositions ont, à nos yeux, la valeur d'une loi, d'un décret ou d'un arrêté ministériel, suivant la nature de l'acte qui

---

(1) V. notamment Cass. 5 février 1861, S. 62.1.196; 27 mars 1866, S. 66.1.195; 31 décembre 1866, 1re et 2e esp., S. 67.1.34; 15 novembre 1876, S. 77.1.32; 31 décembre 1879, S. 80.1.315; 16 décembre 1882, S. 83.1.433; 12 mars, 1890, S. 90.1.270; 1er décembre 1896, S.97.1.191.

(2) C. Civ, art. 1121.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les approuve. Par là notre système diffère de la théorie trop absolue de la Cour de cassation. En assimilant le cahier des charges et les tarifs à des lois, celle-ci a voulu, d'une part, justifier la compétence de l'autorité judiciaire à l'effet d'interpréter les textes relatifs aux tarifs de chemins de fer, et, d'autre part, étendre le contrôle de la Cour suprême aux difficultés soulevées par l'application des clauses du cahier des charges réglant les rapports de la compagnie et du public, difficultés dont la solution rentrerait dans les pouvoirs souverains des juges du fond, si l'on ne reconnaissait à ces clauses qu'un caractère contractuel. L'un et l'autre de ces buts se trouvent atteints dans notre système. On sait en effet que ce n'est pas seulement la violation d'une loi proprement dite qui donne ouverture au pourvoi en cassation, mais la violation de tout acte de l'autorité publique (1); quant à la compétence des tribunaux judiciaires en matière de tarifs, elle s'explique, ainsi qu'on le verra dans un chapitre subséquent, par l'assimilation de la perception des taxes dues pour les transports sur voies ferrées à la perception des contributions indirectes.

§ 6. — *Droits des concurrents évincés.*

60. Les demandeurs en concession, dont les offres n'ont pas été accueillies, n'ont droit en principe à aucune indemnité (2). Il n'en est autrement que dans le cas où l'acte de concession met à la charge du concessionnaire l'obligation de rembourser aux concurrents évincés le montant des frais d'études utilement exposés par eux (3).

---

(1) Cf. Garsonnet, *Traité théorique et pratique de procédure*, t. V, n° 1105.

(2) C. d'Ét. cont. 24 novembre 1882, *Henry Michel et Cie*.

(3) Une disposition de ce genre a été insérée dans la loi du 4 août 1875, relative à la Grande-Ceinture, les lois des 30 et 31 décembre 1875 relatives au chemin de fer d'Amiens à Dijon, la loi du 15 avril 1885 relative au chemin de fer de Mostaganem à Tiaret. D'après ces lois, il devait être statué sur les demandes d'indemnité pour frais d'études par décret délibéré en Conseil d'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE III

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN

SECTION PREMIÈRE

TRAVAUX EFFECTUÉS PAR LES COMPAGNIES

§ 1. — *Présentation, instruction et approbation des projets.*

61. Aucun travail ne peut être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter sont dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre; l'une de ces expéditions est remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeure entre les mains de l'administration (1).

62. Le tracé et le profil du chemin de fer sont arrêtés sur la production d'un projet d'ensemble (projet de tracé et de terrassements), comprenant, pour chaque ligne ou chaque section de ligne : 1° un plan général à l'échelle de $\frac{1}{10000}$; 2° un profil en long à l'échelle de $\frac{1}{50000}$ pour les longueurs et de $\frac{1}{1000}$ pour les hauteurs; 3° un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie; 4° un mémoire justifiant les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif reproduisant, sous

(1) Cah. des charges, art. 3.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes. Pour les lignes comprises dans les conventions de 1883, les compagnies, construisant pour le compte de l'État, doivent fournir en outre un programme de travaux et un détail estimatif de la dépense.

Le plan et le profil en long doivent indiquer la position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées par le chemin de fer, ainsi que celle des passages soit à niveau, soit en dessus ou au-dessous de la voie ferrée (1).

63. Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises ne sont arrêtés définitivement qu'après une enquête spéciale. Cette enquête, ouverte par arrêté préfectoral, a pour but de permettre aux diverses communes intéressées de présenter des observations par l'intermédiaire de leurs conseils municipaux. Le dossier est examiné par une commission nommée par arrêté préfectoral et présidée par le sous-préfet; il est ensuite transmis au ministre avec un rapport de l'ingénieur en chef du service du contrôle et les observations du préfet (2).

64. La compagnie présente ultérieurement, avec détail estimatif, les projets complets d'exécution. Ils sont produits séparément pour l'infrastructure et la superstructure et divisés en projets partiels susceptibles d'être mis isolément en adjudication. Les grandes compagnies y joignent leurs propositions pour la fixation des maxima limitant les dépenses que l'État doit leur rembourser en vertu des conventions de 1883 (3).

65. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie est tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités

(1) Cah. des charges, art. 5.
(2) Cah. des charges, art. 9; circ. 25 janvier 1854, 9 août 1859.
(3) V. sur tous ces points circ. 21 février 1877, 28 juin 1879, 22 octobre 1885.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes (1). Pour les chemins de fer situés en dehors de la zone frontière et du rayon des enceintes fortifiées, il y a lieu d'ouvrir des conférences avec le service militaire, lorsqu'il s'agit de lignes ou d'installations présentant un intérêt stratégique (2).

66. Tout projet intéressant plusieurs services dépendant de l'administration des Ponts et Chaussées doit faire l'objet d'une conférence préalable entre les ingénieurs ordinaires des services intéressés (3). Les projets intéressant le service vicinal sont adressés au préfet par l'ingénieur en chef du contrôle, à l'effet de provoquer les observations de l'agent voyer en chef (4). Lorsque le chemin de fer doit traverser des pays marécageux ou que son exécution nécessite le creusement de chambres d'emprunt susceptibles de modifier notablement les lieux au point de vue de l'écoulement des eaux, les ingénieurs chargés du service de la construction doivent, lors de l'établissement du projet de terrassements, entrer en rapport avec leurs collègues du service hydraulique et dresser un procès-verbal de leur conférence dans la forme prescrite pour les conférences mixtes (5).

67. Les projets de tracé et de terrassements, les dossiers d'enquêtes et de conférences sont adressés par l'ingénieur en chef du contrôle au préfet, qui les transmet au ministre des Travaux publics avec son avis personnel. Les projets d'exécution sont envoyés directement par l'ingénieur en chef au ministre (6).

---

(1) Cah. des charges art. 23; circ. 26 septembre 1887.
(2) Circ. 6 décembre 1887, 17 octobre 1889. Les conditions techniques d'établissement auxquelles une ligne doit satisfaire pour être placée dans la catégorie des chemins de fer dits stratégiques, ont été indiquées dans une note annexée à une circulaire du ministre de la guerre du 4 décembre 1880.
(3) Circ. 21 février 1877.
(4) *Ibid.*
(5) Circ. 31 mai 1879.
(6) Circ. 9 janvier 1882.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

68. Le ministre peut non seulement refuser d'approuver les projets présentés (1), mais encore prescrire à la compagnie d'y apporter les modifications qu'il juge utiles (2). Son autorité est, à cet égard, discrétionnaire, dans la limite des stipulations de la convention et du cahier des charges (3).

En ce qui concerne les modifications à apporter au tracé ou au profil des routes et des chemins, les départements et les communes ne sont pas plus fondés que la compagnie à discuter par la voie contentieuse les décisions ministérielles déterminant les conditions dans lesquelles doivent être rétablies les communications interceptées par le chemin de fer; le surcroît de dépenses que peuvent entraîner pour eux les allongements de parcours n'est même pas de nature à leur ouvrir un droit à indemnité, dès lors que les travaux ont été exécutés conformément aux projets approuvés (4). A plus forte raison le fait qu'un ouvrage dûment approuvé anticipe sur le sol d'un chemin vicinal ne peut-il constituer une contravention de grande voirie (5).

§ 2 — *Acquisition des terrains.*

69. Les terrains doivent être acquis immédiatement pour deux voies (6). Il a été rarement dérogé à cette règle à l'égard des grandes compagnies (7). Les com-

---

(1) C. d'Ét. cont. 24 mai 1890. *P. L. M.*

(2) Cah. des charges, art. 3 et 9.

(3) Il va sans dire que le ministre excéderait ses pouvoirs s'il adoptait un tracé différent de celui prévu par la loi ou le décret déclaratif d'utilité publique. C. d'Ét. cont. 22 juillet 1898, *département de l'Indre.*

(4) C. d'Ét. cont. 8 février 1864, *commune d'Arnouville* ; 14 août 1865, *ville de Paris ;* 1er avril 1869, *ville de Dreux ;* 23 février 1870, *Cie d'Orléans ;* 20 novembre 1874, *ville de Montluçon ;* 26 novembre 1880, *Cie d'Orléans à Châlons ;* 21 janvier 1881, *commune de Thil ;* 10 novembre 1882, *ville d'Aurillac ;* 27 mai 1892, *Min. des Travaux publics.*

(5) C. d'Ét. cont. 22 novembre 1901, *ville de Saint-Etienne.*

(6) Cah. des charges, art. 6.

(7) La compagnie d'Orléans a été autorisée à n'acquérir les ter-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnies secondaires ont été, au contraire, fréquemment autorisées à n'acquérir les terrains que pour une voie (1).

70. Les propriétés privées font l'objet d'expropriation ou de cession amiable. L'expropriation peut porter sur le sous-sol à l'exclusion de la superficie, pour l'établissement des tunnels (2).

Quelques décisions de l'autorité judiciaire ont considéré que le percement des tunnels n'était pas soumis à l'accomplissement préalable des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, et ne pouvait donner lieu qu'à une action en indemnité devant les tribunaux administratifs pour réparation du dommage causé par les travaux (3). Cette doctrine nous semble difficilement conciliable avec l'art. 552 du Code civil, aux termes duquel la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous. Elle est contraire à la jurisprudence du Tribunal des Conflits et à celle du Conseil d'Etat, qui voient dans l'établissement d'un souterrain une dépossession définitive, et reconnaissent par suite compétence à l'autorité judiciaire pour le règlement de l'indemnité due au propriétaire (4).

70 *bis*. Les compagnies sont investies, au point de vue des expropriations, de tous les droits que les lois et règlements, confèrent à l'administration pour l'exécution des

---

rains que pour une voie sur les embranchements d'Orsay à Limours et d'Aubusson à la ligne de Montluçon-Limoges (convention de 1863 approuvée par D. 6 juillet 1863); de même la compagnie P.-L.-M. pour l'embranchement d'Albertville à la ligne de Chambéry à Modane et pour le chemin de Thiers à Ambert (convention de 1868 approuvée par D. 28 avril 1869). Pour les lignes concédées à la compagnie d'Orléans par la convention de 1892, le Ministre a le droit de décider que les terrains ne seront acquis que pour une voie (L. du 20 mars 1893).

(1) Tel est notamment le cas pour la compagnie des chemins de fer du Sud de la France, celle des chemins de fer économiques et celle des chemins de fer départementaux.

(2) Cass. 1er août 1866, S. 66.1.408.

(3) V. notamment un arrêt de la Cour d'Agen du 22 novembre 1861, S. 62.2.212.

(4) Trib. confl. 13 février 1775 *Badin;* C. Et. cont. 15 juillet 1898 *Beilon*; 29 décembre 1911 *Casanova.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

travaux publics; elles sont soumises à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements (1).

C'est la compagnie qui prépare le dossier de l'enquête prévue par le titre II de la loi du 3 mai 1841. Avant l'ouverture de l'enquête, l'ingénieur en chef du contrôle doit être mis en mesure de s'assurer que les plans parcellaires sont conformes au tracé approuvé. Ampliation de l'arrêté ordonnant l'enquête est adressée par le préfet aux ingénieurs en chef des différents services intéressés dans l'exécution du chemin, ainsi qu'à l'agent voyer en chef du service vicinal et, s'il y a lieu, à l'inspecteur des forêts, au cas où la voie ferrée doit traverser des forêts de l'État ou des bois communaux, dont l'exploitation pourrait être modifiée par les travaux (2). Les plans parcellaires doivent être soumis à l'approbation du ministre, toutes les fois qu'ils comportent une modification du tracé primitif.

L'arrêté de cessibilité est pris par le préfet sur la proposition de l'ingénieur en chef du contrôle et non sur une demande directe de la compagnie (3). Les opérations subséquentes de la procédure s'accomplissent à la diligence de la compagnie sans que l'administration ait à intervenir.

71. Il est procédé à l'égard du domaine privé des départements et des communes comme à l'égard des propriétés particulières. Les immeubles dépendant du domaine privé de l'État sont remis à la compagnie sans formalité, en exécution de la loi ou du décret qui a déclaré d'utilité publique la construction du chemin de fer (4).

72. La procédure de l'expropriation est inapplicable aux dépendances du domaine public (5). L'incorporation

---

(1) Cah. des charges, art. 22.
(2) Circ. 21 février 1877.
(3) Circ. 21 février 1877.
(4) Décision du ministre des finances du 26 février 1883.
(5) Cass. 20 décembre 1897, D. 99.1.257; 29 octobre 1900, D. 01.1. 183; 11 mai 1909, S. 1910.1.151.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des biens de cette nature au domaine du chemin de fer a lieu par voie de changement d'affectation.

En ce qui concerne le domaine public national, le changement d'affectation est prononcé par le ministre des Travaux publics, de concert avec le ministre des Finances et, le cas échéant, après entente avec le ministre au département duquel ressortit le terrain dont il s'agit; l'accomplissement des formalités prescrites en matière de travaux mixtes est nécessaire à l'égard des immeubles dépendant du domaine militaire. L'État n'a pas le droit d'exiger de la compagnie le paiement d'un prix d'acquisition; car les terrains ne cessent point, malgré leur nouvelle affectation de faire partie du domaine national; il appartient seulement à l'administration des domaines de réclamer à la compagnie concessionnaire, à raison des avantages qu'elle retire de l'occupation desdits terrains, soit une allocation annuelle, soit une indemnité une fois payée, l'une comme l'autre devant, à défaut d'accord amiable, être fixée par le conseil de préfecture (1).

Pour les biens compris dans le domaine public des départements et des communes, le changement d'affectation résulte de la décision du ministre des Travaux publics approuvant le projet de tracé et de terrassements ou les plans parcellaires en conformité de la loi ou du décret déclaratif d'utilité publique. Ici encore, l'incorporation ayant lieu sans déclassement préalable, aucune mutation de propriété ne se produit; le département ou la commune conserve la propriété du sol et doit recouvrer, en cas de désaffectation, le plein exercice de ses droits; il ne peut donc prétendre à une indemnité de dépossession,

---

(1) C. d'Ét. cont. 10 mai 1909, C^ie *du Nord*. A la suite de cette décision, la circulaire du 19 août 1878. qui s'inspirait du principe opposé, a été modifiée, conformément à la doctrine du Conseil d'État, par une circulaire en date du 6 décembre 1910. En vertu de cette dernière circulaire l'indemnité exigible de la compagnie à raison des avantages qu'elle retire de la concession, est fixée par le Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre des Finances; la recette en est effectuée par le caissier payeur central du Trésor, au compte des produits divers du budget. — V. dans le même sens, C. d'Et. cont. 8 avril 1911, *C^ie du Nord*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dont le règlement rentrerait dans les attributions de l'autorité judiciaire; il lui appartient seulement de poursuivre devant le conseil de préfecture la réparation du préjudice que lui cause la perte de la jouissance d'une partie de son domaine (1).

§ 3. — *Exécution et réception des travaux.*

73. La compagnie exécute les travaux par les moyens et les agents de son choix, sous le contrôle et la surveillance de l'administration (2). L'État ne possède à cet égard d'autre garantie, vis-à-vis des grandes compagnies, que la disposition des règlements relatifs aux justifications financières, d'après laquelle les dépenses utiles sont seules admises au compte de premier établissement. Pour les compagnies secondaires, les cahiers des charges contiennent, depuis 1862, une clause interdisant tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, soit pour l'exécution des terrassements ou des ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin de fer, et une clause prescrivant en principe l'adjudication des travaux par lots, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées entre entrepreneurs agréés à l'avance.

74. L'occupation temporaire des terrains et la réparation des dommages résultant des travaux sont régies par les règles applicables aux travaux publics en général (3).

---

(1) En ce sens C. d'Ét. cont. 16 juillet 1909, *ville de Paris*, et les conclusions du commissaire du gouvernement, M. Teissier. En sens contraire, C. d'Ét. sur conflit 15 mai 1858, *dép. de la Gironde;* C. d'Ét. cont. 1er septembre 1858, *commune de Bergues ;* Trib. des confl. 28 janvier 1899, *ville de Périgueux*. V. aussi Trib. confl. 1er mai 1858, *commune de Pexiora*.

(2) Cah. des charges, art. 27.

(3) V. *infra*, n. 168-169, une application des règles relatives à la réparation des dommages, en ce qui concerne les exploitants de mines et de carrières. — Au sujet de la distinction entre les dommages résultant de l'exécution des travaux et les dommages imputables à des faits d'exploitation, v. *infra*, n. 1212 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

75. Les terrassements peuvent être exécutés et les rails posés pour une voie seulement (1). Il en est de même, en vertu de plusieurs conventions et sous certaines réserves, pour les ouvrages d'art (2). Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement sont déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

76. Le cahier des charges contient des stipulations précises sur la largeur de la voie, celle des entrevoies et des accotements, le minimum de rayon des courbes et le maximum d'inclinaison des rampes. Il prévoit, d'ailleurs, pour les compagnies, la faculté de proposer les modifications qu'il leur paraîtrait utile d'apporter à ces dispositions (3).

Le cahier des charges impose également aux compagnies divers minima relatifs aux dimensions des ouvrages d'art (4). Il fixe le poids des rails et stipule que tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourraient être admis par l'administration (5). Ces prescriptions ont été complétées par diverses circulaires ministérielles (6).

77. D'après le cahier des charges des grandes compagnies, à moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartient à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales et départementales, doit passer, soit au-dessus, soit au-dessous de la route; les croisements à niveau sont tolérés pour les chemins vicinaux,

---

(1) Cah. des charges, art. 6.

(2) V. notamment les conventions de 1863 avec l'Est et l'Orléans, de 1863 et 1875 avec l'Ouest, de 1868 et 1875 avec le P.-L.-M., de 1875 avec le Nord. V. également les cahiers des charges des compagnies secondaires.

(3) Art. 7 et 8.

(4) Art. 11 et 12 (viaducs à la rencontre des voies terrestres); art. 15 (viaducs au-dessus des cours d'eau); art. 16 (souterrains).

(5) Art. 18 et 19.

(6) V. notamment circ. 31 août 1855 (parapets des ouvrages d'art voisins des stations); 9 juillet 1877 et 29 août 1891 (épreuves des ponts métalliques); 25 janvier 1902 (halles à voyageurs et à marchandises).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ruraux ou particuliers (1). L'obligation de franchir les routes nationales et départementales par des passages supérieurs ou inférieurs ne figure point dans les cahiers des charges des compagnies secondaires.

78. Dans les passages à niveau, les rails doivent être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de la route ou du chemin. Le croisement ne peut s'effectuer en principe sous un angle de moins de 45° (2). Chaque passage à niveau doit, en règle générale, être muni de barrières mobiles et, si l'utilité en est reconnue par l'administration, être pourvu d'une maison de garde (3); le ministre des Travaux publics peut toutefois dispenser la compagnie d'établir des barrières, lorsque cette mesure est compatible avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public; ces dispenses ne sont accordées qu'à titre précaire et, si les pièces de l'enquête d'utilité publique n'en ont pas mentionné l'éventualité, après une instruction spéciale (4).

L'établissement d'un passage à niveau, ne faisant pas perdre à la voie publique traversée son caractère et sa destination, n'ouvre à l'État, au département ou à la commune aucun droit à indemnité (5).

79. A la rencontre des voies publiques, la compagnie est tenue de construire des chemins et des ponts provisoires, partout où cette mesure est jugée nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne. Elle doit de même, à la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, prendre toutes les dispositions nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux (6).

---

(1) Art. 10.
(2) Art. 13 et 14.
(3) L. 15 juillet 1845, Ord. 15 novembre 1846, cahier des charges de 1857-59.
(4) L. l. 27 décembre 1880, 26 mars 1897.
(5) Trib. confl. 1er mai 1858, *commune de] Pexiora;* C. d'Ét. cont. 20 mars 1862, *chemin de fer de Carmaux ;* 14 août 1865, *Cie P.-L.-M.*
(6) Cah. des charges, art. 17.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

80. Les conventions de 1875 avec les compagnies du Nord, de l'Est, du P.-L.-M. et du Midi et les cahiers des charges de certaines compagnies secondaires stipulent que, dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons, et que l'excédent de dépense en résultant sera supporté par l'État, le département ou la commune intéressée après évaluation contradictoire de l'État et de la compagnie.

81. Lorsqu'il y a lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes et chemins existants, l'inclinaison des pentes et rampes sur les voies modifiées ne peut excéder certains maxima fixés par le cahier des charges, sauf dérogation consentie par l'administration (1).

82. La compagnie est tenue de rétablir et d'assurer l'écoulement des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux (2).

83. Quand la ligne passe dans le voisinage de mines ou de carrières, l'administration détermine les mesures à prendre pour que l'exploitation de la mine ou de la carrière et celle du chemin de fer ne se nuisent pas l'une à l'autre. Les frais des travaux à exécuter dans l'intérieur de la mine ou de la carrière sont à la charge du concessionnaire du chemin de fer (3).

84. Les compagnies doivent assurer dans des conditions satisfaisantes l'accès des stations de voyageurs et des gares de marchandises, et par suite construire, le cas échéant, des avenues raccordant celles-ci avec la voie publique. Cette obligation résulte implicitement des clauses du cahier des charges par lesquelles la compagnie assume la construction du chemin de fer et de ses

---

(1) Art. 14.
(2) Art. 15.
(3) Art. 24-25. Les questions relatives aux indemnités dues en cas d'interdiction totale ou partielle d'exploiter la mine ou la carrière, seront examinées au chapitre suivant, nos 168 et 169.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dépendances (1). Elle a été expressément stipulée pour certaines compagnies secondaires.

D'autre part, une loi récente, destinée à faciliter le raccordement des voies ferrées avec les voies d'eau, a prévu l'exécution de bassins et installations pour assurer l'accès des bateaux dans les gares de chemins de fer. Ces travaux peuvent être prescrits par décrets rendus en Conseil d'Etat après enquête, la compagnie entendue; ils sont exécutés par la compagnie sur des projets approuvés par le ministre des Travaux publics. Les dépenses de premier établissement sont supportées par l'Etat; la loi réserve en outre expressément le droit des compagnies à des indemnités, à raison du préjudice qui leur serait causé par l'application de ses dispositions (2).

85. La loi du 15 juillet 1845 porte que tout chemin de fer doit être clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie; cette prescription est rappelée par l'article 20 du cahier des charges de 1857-59. Il y a été dérogé avant 1880 par certains actes de concession. En 1880, une loi du 27 décembre donna au ministre des Travaux publics le pouvoir d'accorder à titre précaire des dispenses de cette obligation. Une loi du 26 mars 1897, tout en lui confirmant ce droit, en a entouré l'usage de certaines restrictions : la dispense de clôture ne peut être accordée ni sur les lignes ou sections de lignes où circulent plus de trois trains en une heure ni dans la traversée des lieux habités, ni dans les parties contiguës à des chemins publics lorsque la voie est en déblai, à niveau ou en remblai de moins de deux mètres, ni aux abords des passages à niveau sur une longueur de cinquante mètres au moins de chaque côté, ni aux abords des stations, haltes ou arrêts. Pour les chemins de fer dont les projets n'ont pas encore fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, si le ministre se propose d'accorder des dispenses de clôture, mention en est faite dans les pièces de l'enquête; pour les chemins

(1) C. d'Et. cont. 26 février 1886, C[l] P.-L.-M.
(2) L. 3 décembre 1908. V. *infrà* n[os] 1626 à 1630.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de fer déjà construits ou qui ont déjà fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, la décision ministérielle n'est rendue qu'après une instruction dans laquelle l'administration exploitante, le préfet et le conseil général du département traversé, ainsi que le conseil général des Ponts et Chaussées, sont appelés à donner leur avis.

Le type de clôture est déterminé par l'administration.

Établie uniquement en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du chemin de fer, la clôture ne coïncide pas nécessairement avec les limites du domaine public. Elle n'a pas davantage pour but de protéger les propriétés voisines; par suite, les riverains de la voie ferrée ne seraient fondés ni à réclamer une modification du mode de clôture (1), ni à se plaindre de l'absence, de l'insuffisance ou du défaut d'entretien des clôtures existantes (2); il n'en serait autrement que si la compagnie avait contracté à cet égard certains engagements envers le riverain, soit dans un acte de cession amiable, soit lors de la fixation de l'indemnité d'expropriation.

86. A mesure que les travaux sont terminés sur des sections susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il est procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux, par une commission dont les membres sont désignés par le ministre des Travaux publics. Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le ministre autorise, s'il y a lieu, la mise en exploitation des sections dont il s'agit. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviennent définitives que par la réception générale du chemin de fer (3).

87. Il est également procédé, sur la demande de la compagnie, au récolement des routes, chemins et cours

---

(1) C. d'Ét. cont. 24 mai 1859, *Cie de l'Ouest;* 23 janvier 1885, *Cie du Nord-Est.*

(2) Cass. 29 août 1882, S. 83.1.129; Bourges 7 décembre 1885, S. 86.2.107; Paris 28 mars 1901, S. 06.2.133; Cass. 18 février 1903, S. 03.1.190.

(3) Cah. des charges art. 28; Circ. 9 juillet 1896, 29 juin 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'eau déviés ou modifiés, et à leur remise aux services compétents. Cette opération est dirigée par l'ingénieur en chef du contrôle ou par l'un de ses subordonnés délégué à cet effet. La reconnaissance est faite, en présence des représentants de la compagnie, par les représentants des services qui doivent accepter les ouvrages et demeurer chargés de leur entretien. Les procès-verbaux de reconnaissance et de remise des travaux exécutés sont rédigés en triple expédition, dont l'une est destinée à la compagnie, l'autre au chef du service intéressé, la troisième à l'ingénieur en chef du contrôle (1).

La remise peut, en fait, être tacite et résulter d'une simple prise de possession.

Il appartient au Ministre de prescrire la remise d'office des voies nouvelles au département ou à la commune intéressé, qui se refuserait induement à l'accepter (2).

88. Quant aux parties de routes et de chemins abandonnées par suite des déviations, leur déclassement résulte du seul fait de la remise des nouveaux tronçons aux services compétents. Il se produit avec ses effets habituels. La compagnie ne peut prétendre aucun droit sur ces parcelles, dont le prix, en cas de vente, revient à l'Etat, au département ou à la commune (3).

§ 4. — *Bornage.*

89. Après l'achèvement total des travaux et dans le délai fixé par l'administration, la compagnie doit faire opérer un bornage contradictoire et dresser un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances, Le bornage s'applique à tous les terrains qui, ayant été acquis pour l'établissement du chemin de fer et pouvant être

---

(1) Circ. 12 juin 1850, 21 février 1877.

(2) C. Et. cont. 1er avril 1869, *ville de Dreux;* 10 novembre 1882 *ville d'Aurillac.*

(3) C. d'Ét. cont. 28 juillet 1876, *Min. des Fin*; Cass. 4 décembre 1889, S. 90.1.417.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

utile à son exploitation, doivent être conservés par la compagnie et remis à l'État lors de l'expiration de la concession; ainsi les gares, stations, dépôts de matériel, ateliers de réparation et de construction, cours intérieures et extérieures, chemins spéciaux d'accès aux stations, maisons de gardes et leurs jardins, etc., doivent être bornés comme l'assiette des voies elles-mêmes. Les chemins latéraux, les chambres d'emprunt, les cavaliers de dépôts, les parcelles inutiles et celles qui ont été acquises en vertu de l'article 50 de la loi du 3 mai 1841, restent, à moins de circonstances spéciales, en dehors du bornage.

Il est dressé, par commune, un procès-verbal de bornage, constatant la position des bornes et revêtu de l'acceptation des riverains.

La compagnie doit aussi établir, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art exécutés. A cet état est joint un atlas contenant les dessins cotés de ces ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, est déposée dans les archives du ministère (1).

90. Il n'appartient qu'à l'administration de prescrire le bornage. Les riverains ne seraient pas fondés à se prévaloir de l'article 646 du Code civil pour y obliger la compagnie, ce texte visant seulement le cas où les fonds contigus sont des propriétés privées (2).

§ 5. — *Travaux complémentaires.*

91. Les travaux complémentaires doivent en principe, comme les travaux primitifs, donner lieu, de la part des compagnies, à la présentation de projets.

Les conventions antérieures à celles de 1883 exigeaient qu'ils fussent approuvés par un décret en Conseil d'Etat,

---

(1) Cahier des Charges art. 29; circ. 31 décembre 1853.
(2) C. d'Ét. trav. publ. 15 février 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à cause de leur répercussion sur les finances publiques. Une décision ministérielle suffit aujourd'hui, en vertu des conventions de 1883.

Les compagnies sont autorisées, en cas d'urgence, à entreprendre les travaux avant d'avoir obtenu l'approbation des projets. Elles doivent toutefois en aviser immédiatement l'inspecteur général du contrôle et présenter, dans le délai maximum de trois mois après le moment où les travaux ont été entrepris, un projet ou un décompte régulier, sur le vu duquel le Ministre statue au sujet du montant définitif de la dépense et de son mode d'imputation (1).

D'autre part, les compagnies sont dispensées de présenter des projets spéciaux pour les menus travaux complémentaires de premier établissement, lorsqu'ils ne doivent pas entraîner une dépense totale supérieure à 5.000 francs en principal et qu'ils ne sont pas compris dans l'une des catégories suivantes : travaux intéressant les mesures de sécurité, modifications dans les bâtiments à l'usage des voyageurs, reconstruction ou modification d'ouvrages d'art autres que les ouvrages courants, travaux intéressant deux ou plusieurs services de contrôle. Les compagnies sont seulement tenues d'aviser le service du contrôle des travaux qu'elles entreprennent ainsi sans autorisation, et de lui en fournir pour chaque ligne un état récapitulatif tous les trimestres (2).

92. Il y a lieu, le cas échéant, de procéder à l'enquête spéciale des stations, d'observer les formalités prescrites pour les travaux mixtes, d'ouvrir des conférences avec les divers services intéressés (3).

93. Une nouvelle déclaration d'utilité publique serait nécessaire pour procéder à des expropriations (4).

---

(1) Circ. 22 mars 1887.
(2) Circ. 30 juillet 1895, 16 août 1900, 3 janvier 1906.
(3) V. *supra*, n° 63 et suiv.
(4) Cass. 8 janvier 1873, S. 73.1.85; 25 juillet 1877, S. 78.1.79; V. *supra*, n° 46.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

94. Afin de faciliter le contrôle de l'administration supérieure sur les dépenses de travaux complémentaires, les compagnies doivent, avant le 25 novembre de chaque année, soumettre au Ministre le programme des travaux complémentaires approuvés, qu'elles comptent entreprendre l'année suivante (1).

95. Les directeurs du contrôle et, sur leur délégation, les ingénieurs en chef du contrôle peuvent autoriser la modification des dispositions prévues par les projets, lorsque les dispositions nouvelles ne s'écartent pas sensiblement des dispositions approuvées et ne sont pas susceptibles d'augmenter le montant des dépenses prévues (2).

96. L'ouverture des gares, stations, haltes ou points d'arrêt nouveaux est précédée d'une reconnaissance analogue à celle qui s'effectue avant l'ouverture d'une ligne ou section de ligne. Il y est procédé par un agent du service du contrôle, en présence ou après convocation d'un représentant de la compagnie, aussitôt que celle-ci a informé l'administration supérieure de l'achèvement des travaux; l'ouverture à l'exploitation est autorisée et la date en est fixée par une décision ministérielle sur le vu du procès-verbal de reconnaissance (3).

Les autres travaux donnent lieu seulement à l'établissement d'un procès-verbal de récolement, qui est dressé, plus ou moins longtemps après la mise en service des ouvrages, par le service du contrôle en présence d'un délégué de la compagnie, et sur lequel statue le directeur du contrôle du réseau. L'homologation de l'administration supérieure n'est exigée que dans le cas où les travaux effectués s'écartent sensiblement des dispositions approuvées (4).

97. Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général donnent lieu, au fur et à me-

---

(1) Circ. 4 novembre 1893 et 23 novembre 1903.
(2) Circ. 18 juillet 1907.
(3) Circ. 28 janvier 1904.
(4) Circ. 16 janvier 1902.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et sont ajoutés sur le plan cadastral du chemin de fer. Addition est également faite, sur l'atlas, de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction (1).

98. La suppression des gares, stations ou haltes a lieu dans les mêmes formes que leur création. La décision ministérielle qui la prononce est rendue sur la demande de la compagnie et après enquête, à moins qu'il ne s'agisse d'installations autorisées à titre provisoire, comme c'est parfois le cas pour les haltes.

99. L'initiative des travaux complémentaires appartient en principe aux compagnies. Certains travaux peuvent leur être imposés par le Ministre en vertu de clauses expresses du cahier des charges; c'est ainsi qu'il appartient au Ministre de prescrire l'augmentation du nombre des voies dans les gares et aux abords des gares (2); c'est ainsi encore que les grandes compagnies sont tenues d'établir une deuxième voie sur les lignes à voie unique, dès que l'insuffisance de celle-ci, par suite du développement de la circulation, a été constatée par l'administration (3).

On verra plus loin dans quelle mesure le Ministre possède le droit de prescrire aux compagnies, en dehors des cas prévus au cahier des charges, l'exécution de travaux non compris dans les projets primitifs (4). Nous nous bornerons ici à rappeler que la jurisprudence du Conseil d'Etat a, jusqu'à présent, dénié à l'Etat le droit d'imposer aux compagnies, en l'absence d'une clause du cahier des charges, la création de nouvelles gares, stations ou haltes en sus de celles dont le nombre et l'emplacement ont été déterminés lors de la construction du chemin de fer (5).

---

(1) Cahier des charges art. 29; Circ. 31 décembre 1853.
(2) Cah. des ch., art. 9.
(3) Cah. des ch. art. 6
(4) V. *infra*, nos 644 et suiv.
(5) C. d'Et. cont. 28 juin 1878, *Compagnie du Nord;* 24 novembre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

100. Cependant l'accroissement du trafic ou les intérêts locaux justifient souvent, en fait, soit la création de nouvelles gares, soit l'extension des services des gares existantes. Le législateur a été ainsi amené à créer au profit des départements, des communes ou des chambres de commerce qui consentiraient à supporter les frais de ces travaux, des ressources spéciales sous la forme de surtaxes s'ajoutant aux prix des tarifs applicables aux voyageurs ou aux marchandises en provenance ou à destination de la gare ou de la halte considérée.

Les travaux en vue desquels elles peuvent être créées sont l'établissement, la transformation ou l'amélioration soit d'une gare, station ou halte, soit de ses dépendances, soit des voies de communication, passages supérieurs, inférieurs ou à niveau situés aux abords.

Ces surtaxes sont destinées tantôt à gager l'emprunt contracté par le département, la commune ou la chambre de commerce intéressés, tantôt à rembourser à la compagnie les fonds dont elle a été autorisée à faire l'avance.

Leur durée ne peut excéder cinquante ans.

La création des surtaxes locales temporaires doit être précédée d'une enquête d'utilité publique, accomplie suivant les formes prescrites par le titre II de l'ordonnance du 18 février 1834. Elle est autorisée par un décret pris en Conseil d'Etat, après avis du Ministre des Finances, sur le rapport du Ministre des Travaux publics et, suivant le cas, du Ministre de l'Intérieur ou du Ministre du Commerce (1).

§ 6. — *Entretien.*

101. Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent doivent être constamment entretenus en bon état. La

---

1882, *P.-L.-M.*, 23 mai 1890; *Société des chemins de fer économiques;* 14 mai 1897, *Société de constructions des Batignolles*. C. d'Et. trav. publ. 8 avril 1879. Les cahiers des charges des compagnies secondaires donnent au contraire ce droit au Ministre.

(1) L. 26 octobre 1897, modifiée par la loi du 17 avril 1906 art. 64. En ce qui touche la perception des surtaxes locales temporaires, cf. *infra* ch. VI (Exploitation commerciale), n^os^ 449 à 452.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnie doit faire connaître au Ministre des Travaux publics les mesures qu'elle a prises à cet effet; dans le cas où ces mesures sont insuffisantes, il appartient au Ministre, après avoir entendu la compagnie, de prescrire celles qu'il juge nécessaires (1).

102. Si la Compagnie néglige d'entretenir le chemin de fer en bon état, l'administration puise dans le cahier des charges le droit d'y pourvoir d'office, et de recouvrer le montant de la dépense sur la Compagnie au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet comme en matière de contributions directes.

103. Dans les cinq dernières années qui précèdent le terme de la concession, le gouvernement peut saisir les revenus du chemin de fer et les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si la Compagnie ne satisfait pas à cette obligation (2).

104. Ces dispositions générales ont été complétées par des circulaires ministérielles en ce qui concerne les ouvrages métalliques. Ces ouvrages, notamment les ponts, doivent être, tous les cinq ans, l'objet d'une visite détaillée (3).

105. L'obligation d'entretien, qui incombe au concessionnaire, s'étend à toutes les dépendances du chemin de fer, mais non au-delà (4).

Par suite, lorsque l'infrastructure a été exécutée par l'Etat, la Compagnie n'est tenue d'entretenir que les ouvrages qui lui ont été livrés. Ceux qui ont été effectués dans l'intérêt des propriétés riveraines ou de la circulation publique et qui n'ont pas été compris dans la

---

(1) O. 15 novembre 1846 art. 2; cahier des charges art. 30.
(2) Cah. des ch. art. 36.
(3) V. pour les ponts métalliques, circ. 29 août 1891 et 16 novembre 1901, et, pour les constructions métalliques en général, circ. 25 janvier 1902.
(4) Cf. *infra*, ch. VI (Domaine), et notamment n°s 140 et 141, pour la détermination des dépendances du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

remise faite à la Compagnie, ne sauraient tomber à sa charge (1).

Il en est de même pour les voies terrestres ou les cours d'eau déviés par la Compagnie et remis par elle aux services compétents (2).

106. Lorsqu'un pont a été construit pour relier deux tronçons d'une voie publique coupée par le chemin de fer, le service dans les attributions duquel cette voie est placée, doit contribuer à l'entretien du pont jusqu'à concurrence de la somme qu'eût exigée de sa part l'entretien d'une section d'égale superficie (3).

107. Les travaux de simple entretien s'exécutent au fur et à mesure que les besoins se manifestent et sans que la Compagnie ait à produire aucun projet ou à remplir aucune formalité, sauf s'ils sont de nature à provoquer des dispositions nouvelles dans le service de l'exploitation, notamment dans la marche des trains, auquel cas l'administration supérieure et l'ingénieur en chef du contrôle doivent être prévenus assez longtemps à l'avance pour que les mesures proposées par la Compagnie puissent être examinées et, s'il y a lieu, modifiées ou complétées.

Pour les travaux de grosses réparations ou de reconstruction, n'entraînant pas de changement dans les ouvrages primitifs, il suffit que la Compagnie prévienne l'ingénieur en chef du contrôle huit jours avant de mettre la main à l'œuvre, afin que ce fonctionnaire soit à même d'organiser en temps utile le service de surveillance de ces travaux. Le délai de huitaine peut d'ailleurs être réduit en cas d'urgence.

C'est seulement pour les ouvrages nouveaux ou les changements à apporter aux ouvrages existants que

---

(1) C. d'Et. cont. 27 décembre 1860, *Ministre des Travaux publics;* 13 août 1861, *Compagnie d'Orléans;* 4 juillet 1872, *P.-L.-M.*

(2) C. d'Et. cont. 8 décembre 1882, *Compagnie de l'Ouest;* 7 août 1886, *Compagnie d'Orléans.*

(3) C. d'Et. cont. 29 mars 1853, *Compagnie de Paris à Saint-Germain.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les Compagnies doivent produire des projets réguliers (1).

SECTION II

TRAVAUX EFFECTUÉS PAR L'ÉTAT

§ 1er. — *Règles générales.*

108. Les règles concernant l'instruction et l'approbation des projets, l'acquisition et l'occupation des terrains, le rétablissement des communications interceptées, la réparation des dommages causés par les travaux, la clôture de la voie ferrée, le bornage du chemin de fer et de ses dépendances s'appliquent à la construction par l'État comme à celle par les compagnies. On se reportera sur ces différents points à la section précédente.

109. Les marchés de travaux et de fournitures passés pour l'exécution du chemin de fer sont soumis aux règles ordinaires des marchés de l'État. Ils sont faits, en principe, avec concurrence et publicité, conformément au décret du 18 novembre 1882.

110. Les dispositions de caractère technique et les règles d'ordre intérieur ont été fixées par de nombreuses circulaires ministérielles. L'Administration supérieure a notamment arrêté les formules et les tableaux et procédés graphiques dont les ingénieurs doivent faire emploi, les types auxquels ils doivent se conformer pour l'étude et la construction du chemin de fer (2).

---

(1) Circ. 18 janvier 1854 et 11 mai 1855.

(2) V. notamment circ. 7 août 1877 (instruction technique indiquant la nomenclature des travaux qu'il y a lieu de comprendre dans les projets comme faisant respectivement partie de l'infrastructure et de la superstructure); 28 juin et 15 septembre 1879, 30 novembre 1880, 14 mai et 14 novembre 1881 (recueils de formules pour la production des pièces et l'accomplissement des formalités); 30 juillet 1879 et 26 avril 1880 (recueils de types et de tableaux et procédés

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 2. — *Lignes concédées.*

111. On a vu plus haut que l'Etat s'est souvent chargé de construire la plateforme des chemins de fer concédés. Il exécute, en vertu de la convention de 1883, l'infractructure des lignes dépendant du réseau du Midi et, en vertu d'une convention de 1886, celle des lignes du réseau d'Orléans (1).

112. Les projets principaux sont communiqués aux compagnies par les ingénieurs en chef des services de construction, avant d'être définitivement arrêtés par le ministre. Dans le cahier des charges supplémentaire, annexé aux conventions de 1859, 1863 et 1868 pour les lignes dont la plate-forme devait être établie par l'État, cette communication n'était stipulée qu'à l'égard des projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations. La convention de 1883 avec la compagnie du Midi l'a prévue en outre pour les projets de tracé et les projets de détail des ouvrages d'art. Celle de 1886 avec la compagnie d'Orléans l'a prévue pour tous les projets dressés par les ingénieurs de l'Etat. Les compagnies doivent faire parvenir leurs observations aux ingénieurs en chef des services de construction dans le délai maximum d'un mois (2).

113. L'État est tenu de se conformer aux stipulations du cahier des charges qui le lie avec la compagnie concessionnaire. Néanmoins, certaines clauses,

---

graphiques); 9 janvier 1882 (règles relatives à l'instruction des affaires et à la transmission des dossiers); 9 août 1884, 20 février 1885, 28 janvier 1893 et 16 janvier 1902 (comptes moraux adressés par les ingénieurs en chef à l'administration supérieure, à l'effet de la tenir au courant des progrès des opérations).

(1) V. *Supra*, n° 47 et suiv. Toutefois la Compagnie d'Orléans construit entièrement les lignes à voie étroite qui lui ont été concédées par la convention du 17 juin 1892, approuvée par la loi du 2 mars 1893.

(2) Circ. 17 janvier 1884 et 20 mai 1893.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

édictées dans l'hypothèse où les travaux doivent être effectués par la compagnie, ne jouent plus lorsque l'établissement de la ligne est confié à l'État. Il en est ainsi notamment pour celles qui prévoient au profit de la compagnie la faculté de proposer des modifications aux dispositions qu'elles contiennent, par exemple en ce qui concerne les déclivités et les courbes; au cas de construction par l'État, l'initiative des dérogations de cette nature passe à l'administration et le ministre les autorise sans avoir à solliciter au préalable l'adhésion de la compagnie (1).

114. La compagnie, chargée d'exécuter la superstructure, est tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils sont achevés entre deux stations principales, par sections contiguës, et sur la notification qui lui est faite de leur achèvement. Procès-verbal est dressé de cette livraison.

Un an après cette date, il est procédé à une reconnaissance définitive des travaux; cette opération est constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui a pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie pour les terrassements. La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de garde ne cesse qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive. L'État ne répond à aucune époque des tassements qui peuvent se produire dans la plate-forme du chemin. La responsabilité ne s'étend en aucun cas au delà de la garantie matérielle des travaux.

Aussitôt après que la compagnie a pris possession de tout ou partie des travaux exécutés par l'État, un état de lieux est dressé contradictoirement entre elle et l'administration (2).

---

(1) V. cependant en sens contraire C. de préf. Seine 31 janvier 1883, *Cie du Midi.*

(2) Cah. des charges supplémentaire et art. 7 de la convention de 1883 avec la compagnie du Midi.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 3. — *Réseau de l'Etat.*

115. Les lignes dépendant du réseau de l'Etat sont construites par les soins des ingénieurs du réseau, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics (1).

116. L'ouverture des lignes après leur achèvement est autorisée par une décision ministérielle. Il en est de même pour l'ouverture des gares, stations, haltes et points d'arrêt nouveaux sur les lignes en exploitation (2).

117. L'administration des chemins de fer de l'Etat doit, comme les compagnies, soumettre au Ministre, avant le 25 novembre de chaque année, le programme des travaux complémentaires approuvés, qu'elle compte entreprendre l'année suivante (3).

---

(1) D. 25 mai 1878. Les lignes ou portions de lignes dont l'infrastructure n'était pas terminée en 1878, sont restées momentanément dans les attributions des services dépendant du Ministère des Travaux publics; elles ont été remises, par sections, à l'administration du réseau de l'Etat, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux d'infrastructure, suivant les règles adoptées pour les chemins de fer concédés.

(2) Circ. 28 janvier 1904.

(3) Circ. 4 novembre 1893 et 23 novembre 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE IV

DOMAINE

SECTION PREMIÈRE

DOMANIALITÉ PUBLIQUE DES CHEMINS DE FER

§ 1. — *Caractère juridique du domaine des chemins de fer.*

118. Voies de communication affectées à l'usage de tous, les chemins de fer font partie à ce titre du domaine public. La circonstance que l'usage de la voie ferrée est subordonné au paiement d'un prix de transport, reste sans influence sur la détermination de son caractère juridique; car si la gratuité est de la nature du domaine public, elle n'est point de son essence; les ponts, les canaux ont donné lieu à la perception de péages.

119. Ce principe fondamental est posé par l'article 1er de la loi du 15 juillet 1845, aux termes duquel les chemins de fer concédés ou construits par l'État font partie de la grande voirie. Les travaux préparatoires de ladite loi montrent que, par cette expression, le législateur a entendu ranger les voies ferrées dans le domaine public (1).

---

(1) Séance de la Chambre des pairs du 30 mars 1844 (*Mon.* du 31, p. 790). Le ministre des Travaux publics : « Je demande à la Commission de dire nettement et franchement s'il s'agit d'une chose publique, s'il s'agit d'une dépendance de notre grande voirie, faisant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

120. Cette notion ne s'était pas dégagée dès le début de l'histoire des chemins de fer, et elle ne s'est pas imposée sans résistance. On trouve, dans les textes relatifs aux premières concessions et même dans quelques actes postérieurs à 1845, des dispositions impliquant la reconnaissance d'un droit de propriété ou tout au moins d'un droit réel au profit des concessionnaires.

121. On lit, en effet, dans les cahiers des charges de cette époque qu'à l'expiration de la concession l'État est subrogé dans tous les droits de propriété de la compagnie; que, si la compagnie se laisse frapper de déchéance par une infraction à ses obligations, l'État devient propriétaire du chemin; que l'État a la faculté de racheter le chemin de fer, etc.

L'ordonnance du 7 avril 1830, autorisant la construction du chemin de fer d'Épinac au canal de Bourgogne, qualifie les concessionnaires de propriétaires du chemin de fer. Il s'agissait d'une concession perpétuelle.

Plusieurs lois, accordant des prêts à diverses compagnies, disposent que les actes à passer entre le Gouvernement et la Compagnie pour le prêt consenti par l'État confèreront hypothèque de plein droit sur le chemin de fer et ses dépendances, et que les inscriptions hypothécaires, seront prises au nom de l'agent judiciaire du Trésor (1).

L'une de ces lois ajoute même que la compagnie est autorisée à affecter et à hypothéquer en premier ordre, à la sûreté des autres emprunts qu'elle pourra être obli-

---

partie du domaine public, soumise à ce titre à une législation spéciale et à une juridiction spéciale, ou s'il s'agit de tout autre chose... Nous avons voulu dans notre projet de loi trancher la question; il faut qu'il soit réglé, dès le principe, que les chemins de fer font partie de la grande voirie.. Si les chemins de fer font partie de la grande voirie, une première conséquence, c'est qu'ils seront imprescriptibles. »

(1) LL. 15 juillet 1837 (chemin de fer d'Alais à Beaucaire), 1er août 1839 (chemin de fer de Paris à Versailles, rive gauche), 15 juillet 1840 (chemin de fer d'Andrézieux à Roanne), 15 juillet 1840 (chemin de fer de Paris à Rouen), 11 juin 1842 (compagnie de Rouen au Havre), 9 août 1847 (compagnie de Montereau à Troyes).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gée de contracter pour payer les travaux d'exécution du chemin de fer et le matériel nécessaire à son exploitation, jusqu'à concurrence d'une somme de 2 millions, tous les droits utiles qui dérivent pour elle de l'adjudication dudit chemin ainsi que le matériel d'exploitation (1).

122. Les conventions et les cahiers des charges rédigés depuis 1857 ne se prêtent pas à une semblable interprétation. La jurisprudence, tant administrative que judiciaire, est unanime à dénier aux compagnies un droit de propriété ou même un droit démembré de la propriété, tel que l'usufruit ou l'emphytéose, sur le domaine des chemins de fer. D'après les décisions de l'autorité judiciaire, le contrat de concession ne confère à la compagnie que le droit de percevoir, à l'occasion des transports qu'elle effectue, les taxes prévues par le cahier des charges, c'est-à-dire un droit purement personnel et mobilier (2).

123. Par suite les compagnies ne sont imposables ni à la taxe des biens de main-morte (3) ni à la taxe de pavage (4) à raison du chemin de fer et de ses dépendances.

La cession d'une concession de chemin de fer n'est assujettie qu'aux droits afférents aux mutations mobilières (5).

Une saisie immobilière, pratiquée sur le chemin de fer par les créanciers de la compagnie, est nulle (6).

La compagnie ne peut consentir une hypothèque sur sa concession (7).

Elle n'a pas qualité pour intenter une action en suppression d'une servitude qu'un riverain tenterait d'établir

---

(1) L. 9 août 1847, C^ie de Montereau à Troyes.

(2) Trib. de la Seine, 27 juillet 1850, S. 50.2.599; Bruxelles, 10 juillet 1882, sous Cass. belge, 28 juin 1883, S. 83.4.33.

(3) C. d'Et. cont. 8 février 1851 *chemin de fer du Centre*, 14 septembre 1852 *chemin de fer du Nord*, 2 juin 1853 *chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon*, etc.

(4) C. d'Et. cont. 12 décembre 1861 *C^ie d'Orléans*.

(5) Cass., 15 mai 1861, S. 61.1.888.

(6) Trib. de la Seine, 27 juillet 1850, S. 50.2.599.

(7) C. d'Et. trav. publ., 5 novembre 1874.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sur la voie ferrée dans l'intérêt de sa propriété; une telle action ne peut être formée que par l'État (1).

La Compagnie, simple concessionnaire et par suite détenteur précaire, ne peut soutenir, vis-à-vis d'un tiers, qu'elle a acquis par prescription un immeuble compris dans sa concession (2).

124. Toutefois la Cour de cassation reconnaît que les compagnies puisent dans le droit d'exploitation qui leur est conféré et dans la responsabilité qui leur incombe quant à la conservation du domaine du chemin de fer, qualité suffisante pour intenter directement et en leur propre nom, les actions possessoires, qui constituent essentiellement des actes conservatoires et d'administration (3).

Il est difficile de concilier cette solution, d'ailleurs très opportune, avec les termes absolus de quelques-unes des décisions rapportées au numéro précédent. Accorder aux compagnies l'exercice des actions possessoires, n'est-ce pas reconnaître que le droit dont elles sont investies par le contrat de concession a un caractère immobilier et que, d'autre part, étant opposable à tous, il constitue un droit réel? Les concessions de chemins de fer ont créé une situation juridique nouvelle, qui rentre malaisément

(1) Douai, 9 mars 1857, S. 57.2.577.

(2) Cass., 29 novembre 1899, S. 01.1.287.

(3) Cass. 5 novembre 1867, S. 67.1.417. — « Attendu que si les Compagnies ne sont pas propriétaires des voies qui leur ont été concédées, on ne saurait contester qu'elles aient reçu de l'Etat le droit de les exploiter à leur profit et qu'elles soient chargées de veiller sous leur propre responsabilité à la conservation de tout ce qui forme l'objet de la concession; — Attendu que ce droit et cette obligation impliquent le pouvoir d'exercer les actions possessoires, qui sont essentiellement des actes conservatoires et d'administration; que l'exercice de ces actions peut seul garantir l'intégralité de la jouissance des compagnies et la conservation des droits de l'Etat comme propriétaire. ; — Attendu que les lois de concession et les actes qui en tiennent lieu ou qui les complètent n'ont pu vouloir imposer à l'Etat la charge d'exercer lui-même les actions possessoires; que l'Etat serait, en effet, dans l'impossibilité d'apprécier la nécessité ou l'opportunité de l'exercice de ces actions pour réprimer les entreprises qui pourraient être commises sur l'ensemble du réseau des divers chemins de fer de l'Empire... »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dans les cadres du Code civil et dont la loi aurait dû définir la nature exacte.

125. Le concessionnaire bénéficie des produits de toutes sortes du chemin de fer : produits naturels des talus et des terrains vagues, redevances des installations accessoires que comporte l'exploitation (buffets, librairies, stationnement des voitures, etc.); prix des permissions de voirie, telles que la pose de conduites d'eau ou de gaz; loyer des terrains sans emploi loués à des particuliers.

Aussi a-t-il droit à une indemnité, lorsque, par le fait de l'État, il se trouve privé des avantages qu'il retirait de terrains compris dans sa concession. Il en est ainsi, notamment en cas d'incorporation de ces terrains, dans une autre partie du domaine public : voie ferrée concédée à une autre compagnie, route ou canal par exemple (1).

126. Le droit de jouissance de la compagnie sur les terrains de sa concession comporte celui d'y planter des arbres ou d'y laisser pousser des végétations spontanées. Par suite les frais d'élagage et de débroussaillement nécessités par l'établissement de lignes télégraphiques, que l'État s'est réservé la faculté de poser le long des voies aux termes de l'art. 58 du cahier des charges, n'incombent pas à la compagnie (2).

127. Sur le réseau de l'État, les produits du domaine et de la vente des objets mobiliers constituent une recette du budget spécial des chemins de fer de l'État; ils échappent, par conséquent, à l'administration des domaines (3).

128. Les chemins de fer étant, comme l'ensemble du domaine public, imprescriptibles et inaliénables, les

---

(1) Ainsi décidé dans un cas où l'Etat avait, sans en prononcer le déclassement, affecté un terrain compris dans la concession de la compagnie P.-L.-M. à l'établissement d'une ligne concédée à la compagnie d'Orléans. (C. d'Et. cont. 10 juin 1910 *P.-L.-M.*) V. aussi C. d'Et. cont. 9 avril 1906 *Ville de Béziers* (incorporation de terrains à une route nationale).

(2) C. d'Ét. cont 25 mai 1906, *Min. du Commerce*,

(3) D. 25 mai 1878, art. 3.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

particuliers ne peuvent acquérir aucune servitude sur la voie et ses dépendances. Ainsi jugé en ce qui concerne de prétendus droits de passage (1), d'accès (2), de jour ou de vue (3). Pour le même motif, une compagnie ne peut être autorisée à céder la mitoyenneté du mur de clôture d'une gare (4).

129. Les occupations temporaires ne sont jamais permises qu'à titre précaire et révocable. L'administration a, seule, qualité, en principe, pour les autoriser; les compagnies ne peuvent le faire qu'à titre provisoire, et à condition d'adresser trimestriellement à l'administration un état descriptif chronologique des permissions d'occupation ainsi accordées. Toutefois, dans un but de simplification et afin de donner plus promptement satisfaction aux demandes des intéressés, les compagnies ont été dispensées de provoquer une décision administrative, lorsque l'autorisation sollicitée ne doit entraîner ni une modification de l'assiette de la voie ferrée, ni la construction de bâtiments à l'intérieur des limites du chemin de fer. Dans tous les cas, c'est aux compagnies qu'il appartient de débattre et de percevoir, comme un revenu de leur concession, les redevances annuelles dues par les permissionnaires, sauf à porter à la connaissance de l'administration les recettes ainsi réalisées (5).

La traversée des chemins de fer par des conducteurs d'énergie électrique autres que ceux destinés au service des chemins de fer, de tramways ou de voies navigables, est subordonnée à une autorisation délivrée par le préfet, sauf toutefois si la canalisation doit traverser le chemin de fer sous un passage inférieur sans avoir aucun contact avec cet ouvrage et en passant à 0m,50

---

(1) C. d'Ét. cont. 29 mars 1851, *Chabanne*.
(2) Cass., 21 juillet 1874. S. 74.1.443.
(3) Trib. Bayonne, 31 juillet 1866, sous Cass. 20 janvier 1868, D. 68.1.133.
(4) C. d'Et. trav. publ. 13 avril 1880.
(5) Circ. 28 octobre 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au moins de son tablier métallique, si ledit ouvrage en comporte un (1).

Lorsqu'il s'agit d'installations électriques pour chemins de fer, tramways ou voies navigables, les projets sont examinés en conférence par les différents services intéressés et approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

130. La création d'établissements dangereux, incommodes ou insalubres, dans l'enceinte du chemin de fer est soumise à la procédure prévue par les décrets du 15 octobre 1810 et du 25 mars 1852. En outre, le ministre des Travaux publics restant juge des inconvénients que ces établissements peuvent présenter au point de vue du service de la voie ferrée, les arrêtés d'autorisation ne doivent être pris par les préfets ou les sous-préfets qu'après entente avec son administration (2).

§ 2. — *Formation et consistance du domaine public des chemins de fer.*

131. La domanialité publique des terrains destinés à l'établissement d'un chemin de fer résulte non du fait de leur acquisition, mais seulement de leur affectation au service public des transports par voie ferrée. Elle n'existe, pour les lignes ou les ouvrages nouveaux, que du jour où ils sont ouverts à l'exploitation (3).

132. Dans l'intervalle, les terrains demeurent dans le domaine privé de l'État.

133. En est-il ainsi même lorsque les terrains ont été acquis et payés par le concessionnaire? C'est une question très discutée. Si la propriété des terrains reposait jusqu'à l'achèvement des travaux sur la tête du conces-

(1) Instr. min. 1er février 1907.
(2) Circ. 14 février 1907.
(3) C. d'Et. cont. 7 août 1883 *Allix*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sionnaire, elle serait soumise à toutes les charges réelles (hypothèques et privilèges généraux) dont ses biens seraient grevés; en cas de faillite du concessionnaire l'État se trouverait dans l'obligation de racheter ces terrains.

En pratique c'est dans ce sens que la question est résolue par l'administration, qui admet que le prix de vente des terrains payés par les concessionnaires et restés sans emploi revient aux compagnies.

134. La jurisprudence n'a rendu que des décisions d'espèce peu concordantes. Le Conseil d'État semble pencher pour la thèse de l'administration. Il a admis, après déchéance du concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local, encore en construction, que le département n'était pas propriétaire des travaux exécutés (1) et qu'il y avait lieu de procéder à une nouvelle adjudication.

Un arrêt de la Cour de cassation (2) paraît avoir admis une solution inverse, à propos d'un chemin de fer d'intérêt local, en reconnaissant aux expropriés le droit d'assigner un département en paiement d'indemnités d'expropriation, bien que celles-ci eussent été formellement mises par le contrat de concession à la charge du concessionnaire, attendu, dit l'arrêt, que « cette concession n'a pas eu pour objet d'enlever au département sa qualité d'expropriant et de transférer au concessionnaire la propriété du chemin de fer... »

135. Certains auteurs tentent de concilier cet arrêt avec la pratique administrative, en disant que si le concessionnaire est le mandataire du concédant *quant au mode d'acquisition*, puisque l'expropriation ne peut être exercée que par délégation de la puissance publique, il agit, au contraire, en tant qu'*acquéreur, pour son propre compte*, étant simplement tenu, vis-à-vis du département, de l'*obligation à terme* de lui livrer l'ensemble des

(1) C. d'Et. cont. 4 avril 1879 *Parent-Pécher*. Le département avait renoncé à réclamer la propriété des travaux.
(2) Cass. 19 juillet 1882, S. 83. 1. 134.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer. Il serait donc le véritable propriétaire jusqu'au jour où cette obligation serait exécutée non pour chaque parcelle mais pour le tout.

136. Ce dédoublement de la qualité du concessionnaire nous semble difficilement admissible. Il nous paraît à la fois plus simple et plus juridique d'admettre que le concessionnaire agit en vertu d'un mandat du concédant pour l'acquisition des terrains nécessaires au chemin de fer.

Nous estimons donc que, même pendant la période qui précède l'entrée des terrains dans le domaine public, ceux-ci appartiennent au concédant, et que c'est à lui que devrait être payé, en cas de revente, le prix des terrains reconnus inutiles au service public, la compagnie n'ayant droit qu'à la jouissance de ce prix jusqu'en fin de concession.

137. Il en serait différemment des parcelles acquises par le concessionnaire à titre purement privé et non pour l'exécution des obligations qui lui sont imposées par le cahier des charges (1).

138. Une compagnie n'a pas qualité pour consentir en faveur des anciens propriétaires la rétrocession des parcelles sans emploi, prévue par l'article 60 de la loi du 3 mai 1841. Il n'appartient qu'au ministre de dire que ces terrains ne recevront pas l'affectation en vue de laquelle ils ont été acquis (2).

139. Les terrains, bâtiments et installations possédés par une compagnie ou une administration de chemins de fer ne rentrent dans les dépendances du domaine public que s'ils sont affectés au transport des voyageurs ou des marchandises, ou s'ils constituent des accessoires nécessaires de l'exploitation. Les limites de ce domaine

---

(1) Cf. *infra*, n° 139.
(2) C. d'Et. cont. 16 août 1862 *Bertrand*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ne se confondent donc ni avec la clôture (1) ni avec le bornage du chemin de fer (2).

Il faut, en outre, s'il s'agit d'un chemin de fer concédé, que les acquisitions ou les travaux effectués par le concessionnaire soient de ceux que lui impose le cahier des charges (3).

140. Conformément à ce double critérium, *on doit ranger parmi les dépendances du chemin de fer* :

1° La voie ferrée proprement dite : voies principales, voies de garage, d'évitement, de manœuvre, etc.

2° Les ouvrages d'art, notamment les ponts servant au passage des voies de terre au-dessus du chemin de fer (4); les vannes ménagées sous un remblai pour l'écoulement des eaux (5);

3° Les talus en remblai ou en déblai de la voie (6);

4° Les fossés servant de limites au chemin de fer (7) ou destinés à l'écoulement des eaux (8);

5° Les barrières, haies ou palissades servant de clôture (9).

6° Les passages à niveau (10), leurs barrières, leurs maisons de garde et les jardins de ces maisons (11);

7° Les quais et trottoirs : quais d'embarquement des voyageurs, des bestiaux et des marchandises; quais militaires; quais de dépôt de combustibles, etc.

8° Les appareils de manœuvres, aiguilles, fosses de décharge des locomotives;

---

(1) Trib. Bayonne, 31 juillet 1866, sous Cass. 20 janvier 1868, D. 68.1.133.

(2) C. d'Ét. trav. publ. 9 juillet 1879.

(3) Cass. 1er août 1860, S. 60.1.853; 4 juillet 1866, S. 67.1.82.

(4) C. d'Ét. cont. 29 mars 1853 *Chemin de fer de Paris à Saint-Germain.*

(5) C. d'Ét. cont. 2 mars 1900 *Cie d'Orléans.*

(6) C. d'Ét. cont. 12 décembre 1863 *Martiny.*

(7) C. d'Ét. cont. 29 mars 1851 *Chabanne.*

(8) C. d'Ét. cont. 30 août 1884 *Bosse.*

(9) C. d'Ét. cont. 9 août 1851 *Ajasson;* 7 août 1874 *Duluat;* 22 avril 1882 *Boulary;* Cass., 23 juillet 1867, S. 67.1.327.

(10) C. d'Et. cont. 27 décembre 1907 *Thiébaut;* C. d'Et. trav. publ. et int. 22 juin 1880.

(11) C. d'Ét. trav. publ., 9 juillet 1879.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

9° Les ouvrages exécutés à l'effet d'amener dans les gares l'eau nécessaire à l'alimentation des machines : prises d'eau, aqueducs, réservoirs, conduites (1);

10° Les dépôts de machines (2) et les remises pour wagons;

11° Les ateliers de réparation situés dans l'enceinte du chemin de fer;

12° Les gares et stations : halles d'embarquement et de débarquement; bureaux d'administration de la compagnie; locaux affectés aux services des postes et télégraphes, de l'octroi, de la douane; buffets et buvettes; hôtels terminus (3); logement du chef de gare et des employés dont la présence permanente est exigée par l'exploitation; murs d'enceinte (4);

13° Les cours des gares (5) et les places ménagées devant les gares pour le stationnement des voitures (6) ;

14° Les avenues d'accès, mettant les stations en communication avec les voies publiques (7).

141. Au contraire, *ne font pas partie des dépendances du chemin de fer :*

1° Les parcelles inutilisées ou devenues inutiles, qui restent libres de chaque côté du chemin de fer (8);

2° Les chemins latéraux et les ouvrages établis dans

---

(1) C. d'Ét. cont. 14 novembre 1865 *P.-L.-M.;* 15 décembre 1866 *Cie d'Orléans;* 26 décembre 1867 *Cie de l'Est*; — Trib. des confl.. 13 mars 1875 *Cottin;* 30 mars 1878 *Gagneur;* 16 juillet 1881 *Anna Mary.*

(2) C. d'Ét. cont. 30 mars 1906 *P.-L.-M.*

(3) Aix, 15 février 1882, S. 82.2.169; Chambre des députés, séance du 30 novembre 1888, débat relatif à l'hôtel Terminus de la gare Saint-Lazare.

(4) C. d'Ét. trav. publ., 13 avril 1880.

(5) Trib. de Bayonne 31 juillet 1866, sous Cass. 20 janvier 1868, D. 68.1.133.

(6) C. d'Ét. cont. 22 juillet 1848, *Tournois.*

(7) C. d'Et. trav. publ., 9 juillet 1879; C. d'Ét. cont., 27 août 1857; *Boilié-Martin*; 20 janvier 1867 *Thiébault;* 26 juin 1869 *Le Brun. de Blon;* 1er février 1884 *Meuret;* 26 février 1886 *P.-L.-M.;* 7 août 1886 *min. des trav. publ.*; 3 juin 1910 *Pourreyron.*

(8) Circ. 31 décembre 1853; C. d'Ét. trav. publ. 7 août 1853.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'intérêt des propriétés riveraines et non compris dans la remise faite à la compagnie (1);

3° Les chambres d'emprunt et les cavaliers de dépôt (2);

4° Les ateliers destinés aux grosses réparations ou à la construction du matériel (3);

5° Les bâtiments affectés soit à l'administration centrale du service du chemin de fer, soit au logement des employés ou ouvriers dont la présence permanente n'est pas indispensable à l'exploitation;

6° Les bureaux de ville, ouverts au public en dehors du périmètre du chemin de fer;

7° Les installations créées par la compagnie en dehors des limites de sa concession, sur des terrains dont elle est propriétaire (4).

142. Le domaine public étant essentiellement immobilier, le matériel roulant ne peut être considéré comme une dépendance du chemin de fer. Il est la propriété privée du concessionnaire ou un élément du domaine privé de l'État.

§ 3. — *Déclassement.*

143. Le déclassement des terrains et ouvrages devenus inutiles à l'exploitation est prononcé par une décision du ministre des Travaux publics, sauf observation des formalités prévues pour les travaux mixtes (5).

144. S'agissant de terrains qui ont été plus ou moins longtemps affectés au service du chemin de fer, les anciens propriétaires ne se trouvent point dans le cas où ils au-

---

(1) C. d'Et. cont. 27 décembre 1860 *min. des Trav. publ.*; 13 août 1861 *C^ie d'Orléans;* 15 février 1864 *Vauquelin.*

(2) Circ. 31 décembre 1853; C. d'Et. trav. publ. 7 août 1883.

(3) C. d'Et. cont. 19 janvier 1900 *C^ie d'Orléans.*

(4) Cass. 1^er août 1860, S. 60.1.853; 4 juillet 1866, S. 67.1.82.

(5) Il sera par conséquent statué par décret sur les affaires du ressort de la Commission mixte des travaux publics, si les ministres intéressés n'adhèrent pas tous aux conclusions de la Commission. (D. 16 août 1853, art. 21.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

raient le droit d'en demander la rétrocession, par application de l'article 60 de la loi du 3 mai 1841 (1).

145. Une commune n'est pas davantage fondée à réclamer la restitution de terrains provenant d'un ancien chemin vicinal, dès lors qu'à l'époque de la construction du chemin de fer, elle a reçu une voie nouvelle, établie par la compagnie en remplacement du chemin incorporé à la voie ferrée (2).

146. Lorsque les terrains désaffectés ont été acquis par l'État, ils sont remis à l'administration des domaines et vendus par ses soins comme biens de l'État. Mais le prix en est versé dans la caisse de la compagnie, qui en conserve la jouissance jusqu'à l'expiration de la concession et doit seulement en faire compte à l'État lors de la reprise du chemin de fer (3).

147. Que faut-il décider si les terrains ont été acquis par le concessionnaire? Contrairement à la thèse soutenue par l'administration des domaines, la jurisprudence, devantlaquelle le ministre des Finances s'est incliné, a reconnu aux compagnies le droit de disposer librement des terrains, bâtiments et ouvrages que leur déclassement fait sortir des dépendances du chemin de fer (4)

148. C'est ce qu'a décidé le Conseil de préfecture de la Seine (5) dans une espèce, assez favorable à cette thèse, où le délaissement d'une ancienne gare était compensé par l'acquisition de terrains nécessaires à la construction d'une nouvelle gare.

149. Le Conseil d'État (6) a également consacré cette solution comme étant la seule conforme aux dispositions des articles 21, 29 et 36 du cahier des charges; d'après

---

(1) Lyon 20 août 1857, S. 57.2.736; Douai 24 juin 1884, D. 85.1.111.
(2) C. d'Et. cont. 13 février 1903 *Cie d'Orléans.*
(3) C. d'Et. cont. 26 janvier 1870 *P.-L.-M.;* 13 février 1903 *Cie d'Orléans;* C. d'Et. trav. publ., 21 décembre 1897.
(4) Rappr. ce qui a été dit *supra*, n° 133.
(5) C. préf. de la Seine, 14 juillet 1870, D. 72.3.33, 2e esp.
(6) C. d'Et. cont. 11 décembre 1874, *Min. des Fin.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

celles-ci l'État, en concédant le chemin de fer, aurait entendu entrer en possession, à l'expiration de la concession, de tous les terrains nécessaires à l'exploitation, mais non de ceux qu'il aurait lui-même reconnus inutiles.

150. Ce système ne nous paraît fondé ni en droit, ni en équité.

En droit, il équivaut à reconnaître que le corps du chemin de fer qui doit faire retour à l'État n'est pas un objet certain, mais un ensemble susceptible de varier perpétuellement et dont la consistance est indéterminée jusqu'à la fin de la concession. Pour chaque parcelle, le droit de retour ne s'ouvrirait, ou tout au moins ne deviendrait définitif, qu'à ce moment. Non seulement cette hypothèse, qui pourrait compromettre gravement le principe de l'imprescriptibilité du domaine public, n'est confirmée par aucune disposition du cahier des charges, qui ne l'a pas prévue, mais elle nous semble même contraire à l'article 29, qui dispose que les terrains acquis pour parer aux besoins grandissants de l'exploitation font *partie intégrante* du chemin de fer, par *le seul fait de leur acquisition.* Ils sont donc, dès ce moment, propriété de l'État et ne peuvent changer de propriétaire que par une rétrocession formelle. La désaffectation ne peut, en aucun cas, produire cette conséquence. Elle a seulement pour résultat de faire passer la parcelle qu'elle frappe du domaine public dans le domaine privé de l'État.

151. En équité, il semble, à première vue, choquant de voir l'État augmenter son patrimoine privé aux frais du concessionnaire. En réalité, le fait que les terrains ont été ou non payés par le concessionnaire devrait être laissé entièrement de côté dans toute cette discussion. L'État, quand il traite avec les concessionnaires, passe des conventions financières complexes réglant des questions de garanties d'intérêt, de partage de bénéfices, de subventions fixes, d'acquisitions de terrains; le concessionnaire examine chacune des clauses du cahier des charges, évalue la dépense que chacune d'elles représente pour lui, avant d'y adhérer; puis la convention est définitive et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la circonstance que les éventualités escomptées par les deux parties ne se réalisent pas, n'est point de nature à en faire modifier les clauses. Pourquoi admettre une exception à cette règle en matière d'achat de terrains? Les terrains acquis sont ceux qui ont paru au concessionnaire nécessaires à l'exploitation. Si cette utilité disparaît par la suite, on se trouve en présence d'un des risques dont la concession a précisément pour objet de décharger l'État.

Pourquoi, d'ailleurs, faire au concessionnaire qui livre les terrains en nature, un traitement plus favorisé qu'à celui qui verse une subvention en argent, quelquefois plus lourde?

Le concessionnaire ne peut demander qu'une chose, c'est de jouir, pendant toute la durée de la concession, des terrains qu'il a acquis pour l'usage du chemin de fer; le jour où leur utilité pour le service public disparaît, il a la faculté d'en demander au ministre la désaffectation et la vente. Son droit de jouissance se trouve alors reporté sur le prix de vente, ce qui est juste, mais ce n'est qu'un droit de jouissance et non de propriété, et ce droit expire en même temps que la concession.

152. La solution inverse conduit d'ailleurs, en pratique, à des résultats paradoxaux. L'utilité de terrains affectés à un service public ne disparaît généralement pas d'une façon brusque et il peut être délicat de déterminer l'instant précis où cette utilité cesse. Suivant que la désaffectation, dont l'époque est toujours quelque peu arbitraire, interviendra quelques mois après ou avant la fin de concession, le concessionnaire ne recevra rien ou recevra la valeur totale des terrains désaffectés.

Dans cette dernière hypothèse, abandonner au concessionnaire en toute propriété une parcelle de terrain dont il a dû amortir le prix d'achat au moyen des bénéfices de la concession où elle a été incorporée, c'est en réalité la lui *payer deux fois*.

153. Remarquons, en terminant, que dans le système qui reconnaît aux compagnies, en cas de désaf-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fectation, un droit de propriété sur les terrains acquis à leur frais ou sur leur prix de vente, il faudrait inversement attribuer à l'État la jouissance immédiate du prix de vente dans l'hypothèse où les terrains avaient été fournis par lui. Par une contradiction inexplicable, la jurisprudence et l'administration appliquent ici la doctrine que nous soutenions plus haut, admettant que le concessionnaire a reçu le droit de jouir, pendant toute la durée de concession, des terrains qui lui ont été remis, même si l'utilité publique en vue de laquelle ils ont été acquis a disparu, et que cette jouissance est reportée, en cas d'aliénation, sur le prix de vente lui-même.

154. Dans le système qui a prévalu, on assimile aux lignes construites par les compagnies les lignes dont elles ont remboursé à l'État, sous une forme ou sous une autre, les frais de premier établissement (1). Inversement, lorsque l'État a pris à sa charge la dépense de l'infrastructure, les terrains qui ont été acquis pour son compte par le concessionnaire, doivent être assimilés à des terrains acquis par l'État lui-même (2).

155. L'administration des chemins de fer de l'État a revendiqué le droit de procéder à la vente des parcelles retranchées de son réseau et d'en encaisser le prix. Sa prétention n'était pas fondée. Si le décret du 25 mai 1878 comprend dans les recettes du budget des chemins de fer de l'État « les produits du domaine et la vente des objets mobiliers », il ne vise point les aliénations immobilières. L'administration des domaines a conservé à ce point de vue la plénitude de ses attributions.

156. Les avenues des gares sont souvent incorporées à la voirie départementale ou communale. Théoriquement, le passage de ces voies du domaine de l'État dans celui des départements et des communes exigerait un déclasse-

---

(1) Décision min. des Finances, 18 avril 1892 (ligne du Rhône au Mont-Cenis).

(2) Décision min. des Finances, 12 octobre 1888 (ligne concédée en 1883 à la compagnie des chemins de fer de l'Est.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment préalable et l'acquittement d'une indemnité. En pratique, cette opération ayant l'avantage d'exonérer des charges d'entretien l'État ou la compagnie, le classement est prononcé à titre gratuit, par un décret pris sur le rapport du ministre de l'Intérieur et conformément à l'avis du ministre des Travaux publics, suivant les règles posées pour les routes nationales par l'article 1er de la loi du 24 mai 1842 (1). Il ne peut avoir lieu qu'avec le consentement de l'autorité compétente pour classer les voies publiques de la nature de celles où doit être incorporée l'avenue : conseil général pour les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun; commission départementale pour les chemins vicinaux ordinaires; conseil municipal pour les voies urbaines (2).

157. Le déclassement des dépendances des chemins de fer ne doit pas être confondu avec les simples changements d'affectation, en vertu desquels des parcelles comprises dans une concession sont affectées à d'autres services, tels qu'une route, un canal, une ligne de chemin de fer, sans sortir du domaine public de l'État. Les changements de cette nature n'ont pas pour effet de modifier la consistance légale de la concession de la compagnie; celle-ci recouvrerait le plein exercice de ses droits, le jour où l'affectation nouvelle serait supprimée; aussi n'est-elle pas fondée à réclamer une indemnité de dépossession définitive; elle a droit seulement à la réparation du dommage que lui cause le changement d'affectation, sous réserve de la compensation de ce préjudice avec l'avantage qui peut résulter d'une diminution des frais

---

(1) Circ. min. trav. publ. 5 avril 1882.

(2) Par une circulaire du 17 août 1875, le Ministre de l'Intérieur a invité les préfets à appeler l'attention des conseils généraux sur l'avantage que présente le classement des avenues de gare soit comme chemins vicinaux de grande communication, soit comme chemins vicinaux d'intérêt commun, ce qui permet d'en assurer l'entretien sans mettre la totalité de la dépense à la charge de la commune où est située la gare et qui n'est généralement pas la seule intéressée à la viabilité de l'avenue.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'entretien. Il a été ainsi jugé dans une affaire où l'État, qui s'était engagé à construire une ligne concédée à la compagnie d'Orléans, avait pris possession de terrains en remblai dépendant de la plate-forme d'une ligne comprise dans la concession de la compagnie P.-L.-M., et les avait affectés à la ligne nouvelle (1).

Le changement d'affectation est prononcé par le ministre des Travaux publics. Toutefois si l'affaire est du ressort de la commission mixte des travaux publics, et si les ministres intéressés n'adhèrent pas tous aux conclusions de la commission, il est statué par décret (2).

SECTION II

RÉGIME DES PROPRIÉTÉS RIVERAINES

§ 1. — *Droits des riverains.*

158. Si les chemins de fer font partie du domaine public, ils n'en constituent pas pour autant des voies publiques. Le mode de locomotion auquel ils sont destinés s'oppose notamment à ce que les riverains jouissent sur eux des mêmes facultés que sur les voies terrestres ordinaires.

159. Ce point ne saurait faire de doute en ce qui concerne les parties du domaine des chemins de fer affectées à la circulation des trains.

C'est ainsi que l'accès latéral de la voie est rigoureusement interdit (3). Les compagnies ne peuvent, par l'effet de conventions privées, accorder aux riverains un droit d'accès sur la voie ferrée (4).

---

(1) C. d'Et. cont. 10 juin 1910 *P.-L.-M.*

(2) D. 16 août 1853, art. 21.

(3) O. 15 novembre 1846, art. 57 modifié par le D. 1er mars 1901 : « Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer de pénétrer, sans y être autorisée régulièrement, dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner. »

(4) Cass., 21 juillet 1874, S. 74.1.443.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il en est de même pour l'égout des eaux des toitures et l'écoulement des eaux ménagères. Leur déversement sur le chemin de fer serait en effet susceptible d'y produire des infiltrations et, par suite, des tassements dangereux pour la sécurité des transports (1).

160. La question est plus délicate à trancher à l'égard des dépendances du chemin de fer qui ne se distinguent pas matériellement de la voirie terrestre. Elle s'est, en particulier, posée à plusieurs reprises pour les avenues des gares. Ici encore, la destination de la voie a fourni un critérium à la jurisprudence et l'a conduite à adopter la même solution. « Sans doute, l'avenue de la gare fait incontestablement partie du domaine public et est protégée par les lois et règlements sur la grande voirie, mais en résulte-t-il qu'elle soit une voie publique ordinaire? Nous ne le pensons pas; cette avenue a une affectation spéciale, qui est de donner accès à la gare, et la compagnie n'est tenue que de procurer cet accès au public et aux voitures... Si l'avenue de la gare était une voie publique ordinaire, dans quelle catégorie la rangerait-on? Serait-ce une route nationale, une route départementale, un chemin vicinal? Quelle autorité approuverait les plans d'alignement? Qui donnerait les alignements individuels? Jamais on n'a admis les classements implicites de voies publiques. L'avenue d'accès nous semble en réalité n'être autre chose que la prolongation de la cour de la gare, une voie intérieure ouverte au public et qui à la rigueur pourrait être entièrement fermée aux mêmes heures de nuit que la gare elle-même (2). »

---

(1) On verra, toutefois, dans un chapitre ultérieur (ch. VII, Police), n°s 669 et suiv., que l'écoulement des eaux de propriétés riveraines sur les dépendances du chemin de fer ne constitue pas par lui-même une contravention de grande voirie (C. d'Et. cont. 22 mai 1885, *min. des Trav. publ. c. Peyron*). Ce fait ne prend le caractère d'une contravention que s'il a causé des dégradations (C. d'Et. cont. 13 décembre 1860, *Ricard.*)

(2) Conclusions de M. Le Vavasseur de Précourt, commissaire du gouvernement, sur l'affaire *min. des Trav. publ. c. Peyron*, jugée par le Conseil d'Etat le 22 mai 1885.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il en résulte que les riverains ne peuvent pratiquer aucune issue sur les avenues d'accès et qu'il est loisible aux compagnies de clore ces voies sur toute leur longueur (1).

Il en résulte aussi que les riverains n'ont pas le droit d'écouler sur les avenues de gare les eaux pluviales ou ménagères provenant de leurs immeubles.

Il en résulte enfin qu'ils n'y possèdent même pas un droit de vue, tel que celui qui appartient aux riverains des routes (2). Ce point demande toutefois à être précisé. Aucun texte n'interdit de prendre des vues et jours directs sur les dépendances du domaine des chemins de fer et ne détermine la distance à partir de laquelle ils seraient permis ; les articles 675 et suivants du Code civil ne règlent que les rapports entre héritages privés (3); la disposition de la loi du 15 juillet 1845 interdisant d'établir aucune construction autre qu'un mur de clôture dans une distance de 2 mètres du chemin de fer, n'est applicable qu'aux terrains bordant la voie ferrée proprement dite (4). Ces ouvertures n'ont d'ailleurs rien d'incompatible avec la destination des avenues de gare. Par suite, les propriétaires riverains de ces avenues ont, à notre avis, la faculté de percer des fenêtres d'aspect

---

(1) C. d'Et. cont. : 27 août 1857 *Boilié-Martin*, 1er février 1884 *min. des Trav. publ. c. Meuret*, 3 juin 1910 *Pourreyron et Roux;* C. d'Et. trav. publ. 9 juillet 1879. — En sens contraire, C. d'Et. cont. 10 janvier 1867 *Thiébaut*, 26 juin 1869 *Le Brun de Blon*. Il y a lieu toutefois de remarquer que, dans ces deux dernières affaires, l'avenue n'était pas attenante à la gare et reliait deux voies publiques, dont l'une passait devant la gare.

Cf. pour les sanctions pénales le ch. VII (Police), nos 669 et suiv. On y verra que le fait de prendre accès sur une avenue de gare, sans y commettre de dégradation, ne constitue pas une contravention de grande voirie (C. d'Et. cont. 22 mai 1885, *min. des Trav. publ. c. Peyron*), et que, d'autre part, le bris de clôture n'est considéré comme une contravention que si la clôture a été établie avec l'autorisation de l'Administration (C. d'Et. cont. 12 décembre 1884 *min. des Trav. publ. c. Forneret*, 22 mai 1885 précité).

(2) C. d'Et. trav. publ., 9 juillet 1879; conclusions précitées de M. Le Vavasseur de Précourt.

(3) C. d'Et. cont. 26 juin 1869, *Le Brun de Blon*.

4) V. *infra*, n° 171.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dans des bâtiments élevés à l'extrême limite de leurs fonds (1). Mais, à la différence des riverains d'une route, ils ne sont pas fondés à réclamer une indemnité, si la compagnie ou l'administration du chemin de fer exécute ultérieurement, au droit de leurs immeubles, des ouvrages ayant pour conséquence l'obstruction de ces vues; car le domaine du chemin de fer n'est pas destiné à procurer aux riverains les avantages dont ils jouiraient le long d'une voie publique. A plus forte raison, ne sont-ils pas fondés à demander la cessation du trouble apporté à leur jouissance, en se prévalant d'un droit de servitude, incompatible avec l'imprescriptibilité du domaine public (2).

161. Inversement, la compagnie ou l'Administration ne nous paraît pas tenue d'observer les articles 675 et suivants du Code civil à l'égard des constructions qui constituent des dépendances du chemin de fer. La Cour de cassation considère ces articles comme inapplicables entre deux propriétés privées séparées par une voie publique (3); ils doivent être écartés à plus forte raison lorsque l'un des immeubles est construit sur le domaine public lui-même.

§ 2. — *Servitudes.*

162. L'article 1er de la loi du 15 juillet 1845 a posé le principe que les chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie. Il ne s'ensuit pas que les propriétés riveraines soient purement et simplement soumises aux servitudes établies dans l'intérêt des routes. D'une part, les chemins de fer n'étant pas

(1) V. cependant en sens contraire C. d'Et. cont. 27 août 1857, *Hoilié-Martin*. En tous cas, l'ouverture de vues et de jours directs ne constitue pas une contravention de grande voirie : C. d'Et. cont. 13 décembre 1860 *Ricard*, 22 mai 1885 *min. des Trav. publ. c. Peyron*.

(2) Trib. de Bayonne 31 juillet 1866, sous Cass. 20 janvier 1868, D. 68.1.133; ce jugement est relatif à une cour de gare.

(3) Cass. 1er mars 1848, S. 48.1.622; 27 août 1849, S. 49.1.609; 1er juillet 1861, S. 62.1.81.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ouverts à tout venant et ne procurant pas aux riverains les avantages dont ils jouiraient le long d'une voie publique, certaines servitudes de voirie, sans utilité pour la conservation de la voie ou la sûreté de l'exploitation ne leur ont pas été étendues. D'autre part, la vitesse des trains et la traction par machine à vapeur exigeant, aux abords des voies ferrées, des précautions particulières, le législateur a été amené à créer à cette fin des servitudes nouvelles.

163. Aux termes de l'article 3 de la loi de 1845, sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent : l'alignement, l'écoulement des eaux, la distance à observer pour les plantations, l'élagage des arbres plantés, le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières dans la zone déterminée à cet effet.

164. La servitude d'alignement comporte l'obligation, pour le riverain, de se faire indiquer par l'Administration la limite du domaine public et de se munir d'une autorisation, avant de construire aucun édifice en bordure de ce domaine (1). Elle s'applique pour toutes les dépendances du chemin de fer et notamment pour les avenues d'accès des stations (2).

Mais cette obligation ne s'étend point aux constructions élevées en retrait de la limite du domaine public, sous réserve de la servitude spéciale qui sera étudiée plus loin et en vertu de laquelle il est interdit de construire dans une distance de 2 mètres de la voie ferrée.

C'est aux préfets qu'il appartient de déterminer la limite du domaine des chemins de fer (3).

---

1) Arrêt du Conseil du 27 février 1765.

(2) C. d'Et. cont. 16 avril 1851 *Délier*, 10 janvier 1867 *Thiébaut*, 26 juin 1869 *Le Brun de Blon*, 20 novembre 1903 *Richer-Legrain*.

(3) En vertu de la disposition générale de la loi des 7-11 septembre 1790, confiant l'administration en matière de grande voirie aux directoires de département, auxquels les préfets ont été substitués par la loi du 28 pluviôse an VIII.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En ce qui concerne la voirie ordinaire, la servitude d'alignement impose aux riverains d'autres charges, beaucoup plus lourdes : la voie publique peut être élargie ou rectifiée au moyen d'un plan général d'alignement, emportant servitude de reculement pour les constructions existantes et incorporation immédiate des terrains non bâtis; l'Administration a la faculté d'obliger les riverains à se clore à l'alignement, afin de supprimer le long des rues les recoins dangereux pour la sécurité des passants ou la salubrité publique. Ces charges ne s'appliquent point aux propriétés bordant les chemins de fer ou leurs dépendances (1). L'alignement n'est, à leur égard, qu'une mesure conservatoire, destinée à assurer le respect des limites du domaine public. Aussi le Conseil d'État emploie-t-il en cette matière, dans la rédaction de ses décisions, le mot « délimitation » de préférence au mot « alignement » (2).

165. Les règles relatives à l'écoulement des eaux provenant des routes ne sont pas identiques dans toute la France. Diverses ordonnances du bureau des finances de la généralité de Paris ont imposé aux propriétaires l'obligation de recevoir les eaux des routes (3); mais ces textes ne sont pas applicables en dehors des limites de l'ancienne généralité de Paris (4). Pour le reste du territoire français, la jurisprudence du Conseil d'État sanctionne un régime à peu près équivalent, en se fondant sur la loi du 29 floréal an X; cette loi érige en contravention de grande voirie toute détérioration des routes; les riverains ne peuvent par suite exécuter sur leurs fonds aucun ouvrage ayant pour effet de refouler les eaux sur la chaussée (5); toutefois, si l'écoulement des eaux

---

(1) Circ. 27 septembre 1855.
(2) C. d'Et. cont. 27 août 1857 *Boilié-Martin*, 3 juin 1910 *Pourreyron*.
(3) V. notamment celle du 18 juillet 1781.
(4) C. d'Et. cont. 2 décembre 1898, *Pâquier*.
(5) C. d'Et. cont. 13 janvier 1882 *Maupas*, 2 décembre 1898 *Pâquier*, 26 juillet 1901 *Peigné*, 17 janvier 1908 *Balme*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la route leur cause un préjudice, il leur en est dû réparation, suivant les règles générales relatives aux dommages résultant des travaux publics. C'est là une différence avec le régime en vigueur sur le territoire de l'ancienne généralité de Paris, où il existe une véritable servitude.

La même distinction devrait être faite, le cas échéant, pour les chemins de fer. Elle ne peut d'ailleurs présenter un intérêt pratique que dans le cas où l'état de la propriété riveraine vient à être modifié postérieurement à la construction du chemin de fer (changement de culture, édification d'un bâtiment, etc.) La question ne se pose pas au moment de l'exécution de la ligne, l'article 15 du cahier des charges astreignant les compagnies à rétablir et à assurer l'écoulement des eaux, qui serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux.

166. La servitude relative aux plantations n'a été étendue aux chemins de fer qu'en ce qui concerne la distance à observer et l'élagage des arbres plantés. Cette distance est de 6 mètres pour les arbres et de 6 pieds (2 mètres) pour les haies, à partir de la limite du domaine public (1). Le préfet peut autoriser des plantations à une distance moindre.

Quant aux plantations existant dans la zone prohibée lors de l'établissement du chemin de fer, l'Administration a le droit d'en exiger la suppression, à charge d'en indemniser le propriétaire comme en matière de dommages causés par les travaux publics (2).

Il résulte des travaux préparatoires de la loi du 15 juillet 1845, que la servitude d'essartement, consistant en l'obligation de laisser le terrain déboisé sur une largeur de 60 pieds (20 mètres) y compris la largeur de la route, ne grève pas les propriétés riveraines des chemins de fer; cette servitude, qui a pour but de mettre obstacle aux

---

(1) Cf. l'arrêt du Conseil du 17 juin 1721 et la loi du 9 ventôse an XIII, art. 5.

(2) L. 15 juillet 1845, art. 10. Cf. *infra*, n° 177.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

embuscades de malfaiteurs, n'a pas de raison d'être à l'égard d'une voie ferrée (1).

Les riverains ne sont pas davantage tenus de planter, sur leurs terrains, des arbres destinés à ombrager la voie ou à l'abriter du vent (2).

167. En ce qui concerne les mines, l'article 50 de la loi du 21 avril 1810, modifié par la loi du 27 juillet 1880, dispose que si les travaux de recherche ou d'exploitation sont de nature à compromettre la conservation des voies de communication, il y sera pourvu par le préfet. L'article F du cahier des charges des concessions de mines interdit aux concessionnaires d'exploiter à toute profondeur sous une zone de terrain limitée à la surface par deux lignes menées parallèlement aux limites de la voie ferrée et de ses dépendances et à une distance de ces limites fixée dans chaque cas par le cahier des charges, s'il n'en a obtenu au préalable l'autorisation du préfet, autorisation qui est donnée sur le rapport de l'ingénieur des mines, la compagnie du chemin de fer et le service du contrôle entendus (3).

Pour les carrières, les règlements généraux qui remontaient à l'ancien régime ont été remplacés par des règlements locaux, édictés pour chaque département sous forme de décrets en Conseil d'État, par application de l'article 81 de la loi du 21 avril 1810, modifié par la loi du 27 juillet 1880. La plupart des dispositions de ces règlements sont calquées sur un règlement type. Pour les carrières à ciel ouvert, les bords des fouilles doivent être tenus à une distance horizontale de 10 mètres au moins du chemin de fer. Pour les carrières souterraines, aucune excavation ne peut être ouverte ou poursuivie jusqu'à une distance horizontale de 10 mètres; cette dis-

(1) Déclarations du ministre des Travaux publics à la séance de la Chambre des pairs du 1er avril 1844 (*Mon.* du 2); rapport de M. Chasseloup-Laubat à la Chambre des députés (*Mon.* du 25 juin 1844.)

(2) Rapport précité de M. Chasseloup-Laubat.

(3) V. circ. 9 octobre 1882.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tance est augmentée d'un mètre par chaque mètre de hauteur de l'excavation. Elle peut être réduite par le préfet.

168. Lorsque la construction du chemin de fer est antérieure à la concession de la mine ou à l'ouverture de la carrière, l'existence de la servitude légale qui grève la propriété riveraine n'ouvre à l'exploitant aucun droit à indemnité (1). Il n'en est pas de même dans l'hypothèse inverse; la question n'a pas été résolue sans difficulté par la jurisprudence. Nous l'étudierons successivement pour les mines et pour les carrières.

Pour la période antérieure à la loi du 27 juillet 1880, la doctrine, la jurisprudence et la pratique administrative étaient fixées en ce sens que les concessionnaires de mines pouvaient prétendre à la réparation du préjudice que leur causaient les sujétions imposées par le préfet dans l'intérêt du chemin de fer (2). L'interdiction d'exploiter dans une certaine zone a d'abord été assimilée à une expropriation indirecte, rentrant dans la compétence des tribunaux judiciaires (3); mais le tribunal des conflits n'a pas tardé à reconnaître qu'elle constitue en réalité un simple dommage, sans dépossession (4).

En 1880, la loi du 27 juillet a ajouté à la liste des

---

(1) V. *Infra*, n° 178.

(2) Cahiers des charges des compagnies de chemins de fer, art. 24 : « Si le chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée, pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie. »

C. d'Et. cont. : 15 juin 1864 *Mines de Combes*, 5 février 1875 *Ogier et Larderet*, 22 mai 1896 (quatre décisions), 27 novembre 1896 (quatre décisions), 13 décembre 1901 *P.-L.-M. c. Société des redevances de la Chaux*.

(3) Cass. 3 mars 1841, S. 41.1.259; Trib. des confl. 5 mai 1877, *Houillères de Saint-Etienne*.

(4) Trib. des confl. 7 avril 1884, *Coste, Clavel et C^ie^*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

intérêts auxquels le préfet est chargé de pourvoir en vertu de l'article 50, la conservation des voies de communication. Les compagnies de chemins de fer ont alors soutenu que l'attribution de dommages-intérêts aux titulaires de concessions minières antérieures au passage du chemin de fer dans le périmètre de la mine, ne saurait plus se concevoir désormais; en comprenant expressément dans son nouveau texte la conservation des voies de communication, le législateur aurait entendu traiter les sujétions édictées à cette fin comme de véritables servitudes légales, semblables à celles dont les concessionnaires de mines sont grevés vis-à-vis des propriétés privées de la surface et dont l'établissement n'est pas susceptible de donner lieu à une indemnité; cette thèse tirait en outre argument de quelques décisions par lesquelles le Conseil d'État avait accordé des indemnités à des exploitants de mines en spécifiant que les arrêtés préfectoraux imposant les sujétions incriminées étaient antérieurs à la loi du 27 juillet 1880 (1). Ces prétentions ont été condamnées par le Conseil d'État dans un arrêt de principe du 27 juillet 1906, *Cie P.-L.-M.* Les conclusions données par M. Teissier, commissaire du gouvernement, sur cette affaire, développent les motifs sur lesquels cette décision est fondée (2). « Le nouvel article 50 n'a eu ni pour objet ni pour effet de déterminer les cas où les sujétions peuvent être imposées sans indemnité aux concessionnaires de mines. Il a eu seulement pour objet de préciser les cas dans lesquels il appartient au préfet d'exercer les droits de police qui lui sont dévolus dans l'intérêt de la sécurité publique. L'article 50 ancien contenait, lui aussi, une énumération des cas d'intervention du préfet; à la vérité, il n'énumérait pas nommément

---

(1) C. d'Ét. cont. 22 mai 1896, 3 décisions : *P.-L.-M. c. consorts Neyret, consorts Thiollière c. P.-L.-M., P.-L.-M. c. consorts Merlat* 27 novembre 1896, 3 décisions : *P.-L.-M. c. consorts Tézenas, P.-L.-M c. héritiers Thiollière, P.-L.-M. c. consorts David;* 13 décembre 1901, *P.-L.-M. c. Société des redevances de la Chaux.*

(2) Leb., p. 702.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au nombre de ces cas la conservation des voies de communication; mais personne ne contestait que le droit pour le préfet d'intervenir, lorsque l'exploitation compromettait la sûreté publique, suffisait pour lui permettre de prescrire toutes les mesures nécessaires à la solidité des voies publiques; c'était bien en vertu de l'article 50 que ces prescriptions étaient prises, et cela n'empêchait ni la doctrine ni la jurisprudence de reconnaître au profit des propriétaires de mines, un droit à la réparation des dommages qui leur étaient causés en pareil cas... Le nouvel article 50 a entendu sur ce point s'en rapporter à la législation et à la jurisprudence alors existantes... Quant aux arrêts des 22 mai 1896 et 13 décembre 1901, qu'invoque le pourvoi, ils n'ont point la portée qu'on leur attribue; on n'en peut tirer qu'un argument *a contrario*; ils ne tranchent pas la question... Est-ce à dire que chaque fois qu'il y aura établissement d'un *investison* ou interdiction d'exploiter dans une certaine zone sans autorisation ou sans certaines précautions, il y aura ouverture, pour le propriétaire de la mine, d'un droit à indemnité. On l'a énergiquement soutenu dans le cas où les sujétions imposées par l'autorité préfectorale consistent en des interdictions plus ou moins directes d'exploiter dans une certaine zone le gisement concédé. Cette défense d'exploiter atteint, dit-on, le propriétaire dans son droit de propriété même; car, lorsqu'il s'agit de propriété minérale, le *jus utendi* consiste exclusivement dans le droit d'exploitation; ce droit retiré, il y a, quant à la partie à laquelle ce retrait s'applique, violation du droit de propriété et conséquemment droit à réparation. Cette doctrine absolue, qui cadrait fort bien avec la thèse soutenant qu'il y avait, en pareille hypothèse, dépossession partielle et expropriation indirecte, ne saurait être admise avec la doctrine et la jurisprudence qui ont triomphé. Puisqu'il n'y a pas dépossession irrévocable, qu'il n'y a pas transfert de propriété, il ne saurait être question d'expropriation indirecte. Et s'il ne peut être question d'expropriation indirecte, il n'y a d'indemnité possible qu'une indemnité pour dommages résultant d'un

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

travail public et cette indemnité n'est due que si le dommage remplit certaines conditions... Pour donner ouverture à un droit à réparation, les dommages doivent être directs et matériels; ils doivent en outre être nés et actuels et non pas seulement futurs et éventuels. Dès lors, le droit à indemnité ne peut se concevoir si les sujétions imposées à raison du passage d'un chemin de fer au travers d'un périmètre minier, n'affectent qu'une partie de ce périmètre non encore soumise à l'exploitation ou dont l'exploitation n'est encore ni amorcée ni même étudiée. Pour cette partie, en effet, il n'y a point encore de dommage direct, il n'y a pas non plus de dommage actuel : on ne sait pas si cette partie sera jamais exploitée, on ne sait même pas si elle sera exploitable; on ne sait pas si la voie ferrée n'aura pas disparu avant que l'exploitation, si elle est possible, soit entreprise; on ne sait pas si les progrès dans le mode d'exploitation ou dans l'art de l'ingénieur ne permettront pas de supprimer ou d'atténuer les sujétions actuelles; enfin on est dans l'impossibilité absolue de déterminer un chiffre d'indemnité qui corresponde à quoi que ce soit de réel. Au contraire, il y aura dommage direct et dommage actuel, lorsque les sujétions imposées à raison de la traversée de la voie ferrée, seront afférentes à des parties de la concession ouvertes à l'exploitation ou se trouvant, tout au moins, dans le prolongement de filons déjà attaqués; dans cette hypothèse et dans cette hypothèse seulement, réparation sera due et il sera relativement facile aux hommes de l'art et aux juges d'arbitrer l'importance du dommage et de fixer par suite le montant de l'indemnité. »

169. L'application des mêmes principes a conduit le Conseil d'État à accorder une indemnité aux propriétaires de carrières en exploitation, à raison de l'interdiction d'exploiter dans une certaine distance du chemin de fer, alors même que la partie située dans la zone de servitude n'aurait pas encore été attaquée (1).

Il n'en va différemment que si la réparation du dom-

(1) C. d'Et. cont. 22 février 1870 *Cie d'Orléans;* 16 février 1878

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mage résultant de cette servitude a été comprise dans l'indemnité allouée par le jury d'expropriation (1).

170. En outre des servitudes qui viennent d'être étudiées et qui intéressent l'ensemble de la grande voirie, la loi du 15 juillet 1845 a créé des servitudes spéciales aux chemins de fer. Ces servitudes nouvelles concernent les constructions, les excavations, les dépôts de matières inflammables, les dépôts d'objets non inflammables.

171. Aucune construction autre qu'un mur de clôture ne peut être établie dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer (2).

Cette disposition s'applique à tous les édifices, par exemple à un hangar (3), à un poulailler ou à un appentis adossé au parement intérieur d'un mur de clôture (4). Un mur de clôture cesse même de bénéficier de l'exception qu'elle prévoit, dès l'instant que des ouvertures (jours et issues) y sont percées (5).

Mais la servitude ne grève que les propriétés qui longent la voie ferrée proprement dite, affectée à la circulation des trains ou des wagons. Elle n'a, en effet, d'autre but que de prévenir les déraillements qui pourraient être provoqués par le jet ou la chute d'objets encombrants sur la voie, et d'éviter les incendies que pourraient allumer les flammèches et les étincelles des locomotives. Le mode fixé par la loi pour mesurer la distance de 2 mètres dans le cas où le chemin de fer est de plain pied avec les terrains voisins, prouve également que le législateur a entendu le mot chemin de fer dans un sens strict, qui ne comprend pas les dépendances du domaine du chemin de fer dépourvues de rails, par exemple les avenues des gares (6).

C^ie P.-L.-M.; 3 juin 1881 *C^ie du Nord*; 6 août 1887 *C^ie P.-L.-M.* 6 mars 1903 *C^ie du Midi.*

(1) C. d'Et. cont. 28 novembre 1902, *Rauffet.*

(2) L. 15 juillet 1845, art. 5.

(3) C. d'Et. cont. 20 novembre 1903, *Richer-Legrain.*

(4) C. d'Et. cont. 6 décembre 1911, *Deconis.*

(5) C. d'Et. cont. 16 août 1851, *Délier.*

(6) Cf. les conclusions de M. Le Vavasseur de Précourt sur l'affaire *min. des Trav. publ. c. Peyron*, jugée le 22 mai 1885 (Leb., p. 559). V. aussi C. d'Et. cont. : 12 mai 1853 *Chauvin*, 3 août 1866 *Novion.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les 2 mètres de distance se mesurent soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, soit enfin, dans les autres cas, d'une ligne tracée à $1^{m},50$ à partir des rails extérieurs de la voie de fer (1). Les murs de soutènement qui entourent la gare de la Croix-Rousse à Lyon, ont été assimilés à des talus en déblai; il a été décidé, par suite, que les constructions riveraines ne pouvaient être élevées qu'à 2 mètres de l'arête du sommet de ces murs (2).

A la différence de la législation sur l'alignement, aucun texte n'oblige les riverains qui désirent construire à la limite de la zone de 2 mètres, à demander l'indication de cette limite et l'autorisation de bâtir. Cette formalité est, à plus forte raison, superflue, pour les constructions élevées en retrait des limites de la zone de prohibition (3).

172. Le troisième paragraphe de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845 porte que « les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque ».

Une grave controverse s'est élevée au sujet de l'interprétation de ces derniers mots. La loi ne permet-elle que les travaux d'entretien ou autorise-t-elle les réparations confortatives? Les travaux préparatoires de la loi de 1845 montrent que la Chambre des députés et la Chambre des pairs étaient parties de points de vue diamétralement opposés et que si elles se sont finalement mises d'accord sur la rédaction du texte, elles ont persisté jusqu'au bout à lui attribuer deux sens différents. Le premier projet voté par la Chambre des députés disposait que les constructions existantes pourraient être

---

(1) L. 15 juillet 1845, art. 5.
(2) C. d'Et. cont. 19 juin 1863, *Delafond*.
(3) Circ. 27 septembre 1855; C. d'Et. cont. 13 décembre 1860, *Ricard*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

entretenues, réparées et reconstruites dans leur état actuel (1). Le projet adopté par la Chambre des pairs les déclarait au contraire soumises aux dispositions des lois et règlements relatifs à l'alignement (2). La Chambre des députés substitua à ce texte très rigoureux la rédaction actuelle; par l'organe du rapporteur de sa commission, elle concéda à la Chambre des pairs, que les reconstructions totales ne devaient pas être autorisées, parce que cette faculté aurait constitué un véritable privilège au profit des propriétaires de ces maisons par rapport aux propriétaires de terrains nus; mais elle considéra que le droit d'entretenir les constructions existantes dans l'état où elles se trouveraient lors de l'établissement de la servitude, comportait non seulement leur entretien, mais encore l'exécution de travaux confortatifs et même de reconstructions partielles (3). La Chambre des pairs se rallia au texte voté par la Chambre, mais le rapporteur de sa commission déclara que cette rédaction excluait les travaux confortatifs, conformément aux règles générales sur l'alignement (4). Quant au gouvernement, il défendit successivement les deux thèses (5).

Malgré cette contradiction, l'analyse de la servitude dont il s'agit et l'examen du texte même de la loi nous amènent à penser que les travaux autorisés comprennent non seulement le simple entretien, mais encore les réparations confortatives, et que seule la reconstruction, totale ou partielle, est prohibée. Il ne faut pas perdre de vue la différence qui distingue la servitude établie par l'article 5 de la loi de 1845 et la servitude de reculement résultant des plans généraux d'alignement; celle-ci frappe des immeubles en saillie sur les limites nouvelles

---

(1) Séance du 31 janvier 1845, *Mon.* 1er février.

(2) Séance du 16 avril 1845, *Mon.* du 17.

(3) Déclarations de M. Chasseloup-Laubat, rapporteur, dans la séance du 27 mai 1845, *Mon.* du 28.

(4) Rapport de M. Persil, *Mon.* du 24 juin 1845.

(5) V. notamment les observations présentées par M. Dumon, ministre, et par M. Legrand, sous-secrétaire d'Etat des Travaux publics, dans les séances de la Chambre des pairs du 25 juin 1845 (*Mon.* du 26) et du 2 juillet (*Mon.* du 3).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la route; son but est d'en favoriser la ruine, afin que le sol sur lequel ils s'élèvent soit, dans un plus bref délai, incorporé au domaine public. Les constructions visées par la loi de 1845 sont, au contraire, édifiées sur des terrains qui ne doivent pas cesser d'avoir le caractère de propriétés privées; leur existence n'est condamnée en principe qu'à raison des dangers qu'elle peut présenter pour l'exploitation du chemin de fer; si ces dangers sont réels, il appartient à l'Administration d'exiger la démolition immédiate, moyennant indemnité, en vertu de l'article 10 de la même loi; sinon, ces constructions peuvent être entretenues « dans leur état actuel ». L'addition de ces quatre mots élargit le sens du mot « entretenues », le détourne de sa définition précise et le rapproche de l'idée que traduirait le verbe maintenir.

Au surplus cette question, qui a divisé les auteurs, ne paraît pas avoir provoqué de difficultés dans la pratique. La loi de 1845 avait prévu qu'un règlement d'administration publique déterminerait les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état des constructions existantes, et fixerait le délai dans lequel ces formalités devraient être remplies. Ce règlement n'a point été édicté.

173. Pour éviter les éboulements qui pourraient se produire de la plate-forme du chemin de fer, l'article 6 de la loi du 15 juillet 1845 interdit aux riverains, dans les localités où la voie se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus. L'autorisation ne peut être accordée sans que la compagnie ait été appelée à fournir ses observations.

174. L'article 7 défend d'établir, à une distance moindre de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette servitude sera étudiée en détail à propos de l'exploitation technique des chemins de fer (1).

175. Dans les régions où la voie est en contre-bas ou de plain-pied avec les terrains voisins, la formation de dépôts de pierres ou d'autres objets non inflammables à une trop faible distance pourrait, par suite d'éboulements, entraver la circulation des trains. Aussi l'article 8 de la loi de 1845 dispose-t-il qu'aucun dépôt de ce genre ne peut être établi, sans autorisation préalable du préfet, dans une distance de moins de 5 mètres du chemin de fer. L'autorisation est toujours révocable.

Ne sont pas soumis à cette interdiction : 1° dans les localités où le chemin de fer est en remblai, les dépôts dont la hauteur n'excède pas celle du remblai; 2° les dépôts temporaires d'engrais et autres objets destinés à la culture des terres.

Pour mesurer la distance de 5 mètres, il y a lieu, à défaut d'indication spéciale dans l'article 8, d'appliquer par analogie les prescriptions de l'article 5, relatif aux constructions (2).

L'interdiction ne vise pas les dépôts existant lors de la promulgation de la loi ou de l'établissement du chemin de fer. Le renouvellement successif des matériaux dont ils se composent n'équivaut pas à la création d'un nouveau dépôt et ne constitue pas une contravention à l'article 8 (3).

176. Les distances fixées par les articles 5 à 8, pour les constructions, les excavations et les dépôts peuvent être diminuées par décret rendu après enquête, lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettent (4). Ces dérogations sont toujours révocables.

---

(1) V. *Infra*, chap. V, n°· 208 et suiv. V. aussi *infra*, n. 175.

(2) C. d'Et. cont. 14 mars 1863, *Chemin de fer de Ceinture*; la même règle a été admise pour la mesure de la distance des dépôts d'objets inflammables : C. d'Et. cont. 27 avril 1870, *Drevet*; Circ. 31 janvier 1854.

(3) Ainsi décidé pour les dépôts de matières inflammables : C. d'Et. cont. 1er septembre 1860 *Guiraud*, 31 mars 1865 *Navet*.

(4) L. 15 juillet 1845, art. 9.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

177. Si la sûreté publique ou la conservation dn chemin de fer l'exige, l'Administration peut faire supprimer les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou non, existant dans les zones de prohibition au moment de la promulgation de la loi de 1854 ou lors de l'établissement du chemin de fer, si celui-ci a été construit postérieurement. Cette suppression a lieu moyennant indemnité, à l'exception toutefois du cas où elle est ordonnée par application des pouvoirs ordinaires de police, que possède l'Administration à l'égard des édifices menaçant ruine.

L'indemnité est réglée, pour les constructions, par le jury d'expropriation, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, par le conseil de préfecture, conformément à la loi du 16 septembre 1807 (1).

On rapprochera de ces dispositions la jurisprudence relative aux indemnités dues aux concessionnaires de mines et aux exploitants de carrière, jurisprudence qui a été exposée précédemment (2).

178. Pour l'avenir, au contraire, l'établissement des servitudes d'utilité publique édictées par la loi de 1845 et par les textes auxquels elle se réfère, n'ouvre aux propriétaires riverains aucun droit à indemnité (3). Cette solution, consacrée par la jurisprudence du Conseil d'État, n'est que l'application d'un principe général de notre droit administratif (4).

---

(1) L. 15 juillet 1845, art. 10.

(2) V. *Supra*, n° 168.

(3) V. pour la servitude relative aux dépôts de matières inflammables, C. d'Et. cont. 3 janvier 1873, *Chemin de fer de Lyon*.

(4) V. notamment au sujet des servitudes miltaires, C. d'Et. cont. 27 juillet 1856 *Trézel*, 5 février 1857 *de Bléville*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE V

EXPLOITATION TECHNIQUE

179. L'exploitation des chemins de fer, étant confiée à des compagnies privées et devant être exercée dans l'intérêt de tous, se trouve soumise à des prescriptions d'ordre législatif ou réglementaire destinées à assurer la conformité de cette exploitation avec le bien général.

Les prescriptions relatives à l'exploitation sont de deux natures :

Les unes, relatives aux prix à payer par les usagers et aux autres questions commerciales, seront examinées dans le chapitre VI (exploitation commerciale); les autres, qui ont trait à la sécurité, la régularité et la commodité de l'exploitation des chemins de fer, seront étudiées dans le présent chapitre.

Nous bornant à exposer successivement ces prescriptions diverses, nous examinerons ensuite, dans un chapitre spécial (1), quelles sont les bases et quelle est l'étendue des pouvoirs de la puissance publique, en matière d'exploitation de chemins de fer, les difficultés qui se présentent pour l'application des prescriptions régulièrement édictées, et enfin, les sanctions qui peuvent en assurer l'exécution.

Dans le présent chapitre, nous indiquerons :

Dans la 1re *section* : les textes dans lesquels se trouvent formulées les prescriptions relatives à l'exploitation technique;

---

(1) Chapitre VII. Pouvoir réglementaire et de police.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans la 2e *section* : quelles sont les prescriptions édictées en vue de la sécurité de l'exploitation et du public;

Dans la 3e *section* : celles qui ont été motivées par les besoins ou la commodité du public.

SECTION PREMIÈRE

TEXTES RÉGLEMENTAIRES DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE

180. Le plus grand nombre de ces règles se trouvent posées dans l'ordonnance du roi, portant règlement d'administration publique, sur la *police*, la *sûreté* et l'*exploitation* des chemins de fer, en date du 15 novembre 1846. Cette ordonnance, qui avait été l'objet d'une étude préalable approfondie du conseil des Ponts et Chaussées (section des chemins de fer) et du Conseil d'État, a formulé, sous une forme très complète, des prescriptions dont la plupart sont encore en vigueur, malgré les modifications de toutes sortes qui se sont introduites dans les procédés de l'exploitation des chemins de fer.

181. Les auteurs de l'ordonnance de 1846 ont eu, en effet, la sagesse de penser qu'en matière d'exploitation de chemins de fer, c'est-à-dire, dans un domaine encore nouveau et destiné à subir des transformations rapides, il eût été excessif de figer les règles à suivre dans un texte immuable.

Ils ont, en outre, pensé qu'il valait mieux laisser aux compagnies responsables l'initiative des mesures à prendre, en réservant à l'Administration le soin de contrôler et le droit de décider et d'ordonner. C'est ce que dit fort bien le rapport au roi, qui accompagne l'ordonnance de 1846.

« Les compagnies sont chargées directement de l'exploitation des chemins de fer; elles en sont responsables vis-à-vis du public comme vis-à-vis de l'Administration; elles ont un intérêt immense à prévenir les accidents et à organiser un service qui inspire sécurité et confiance.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les études journalières auxquelles elles doivent se livrer dans ce but, l'expérience qu'acquièrent tous les jours les personnes qu'elles emploient les mettent à même de reconnaître et de constater les changements et les améliorations qu'il convient d'apporter à telle ou telle partie de l'exploitation. L'Administration, qui contrôlera leurs actes, qui recevra leurs propositions, les approuvera ou les modifiera, suivant les conseils et les lumières des personnes qui seront instituées près d'elle pour l'éclairer sur ces matières difficiles.

« On comprend de suite les conséquences de ce système.

« Il assure dans une juste mesure aux compagnies exploitantes la liberté d'action qu'il est indispensable de leur laisser, si l'on veut que leur responsabilité soit sérieuse et réelle.

« Il ouvre accès aux idées nouvelles, aux progrès de toute nature que les hommes immédiatement préposés à la pratique des chemins de fer sont plus à même que tous autres de concevoir et de réaliser.

« Enfin, il réserve à l'Administration publique la part d'autorité qui doit lui appartenir, et qu'elle peut ainsi, éclairée par les doubles conseils de la théorie et de la pratique, exercer plus utilement dans l'intérêt public. »

182. L'ordonnance de 1846 fut remaniée sur quelques points, notamment par le décret du 9 mars 1889 (réglementation des trains légers), et du 23 janvier 1889 (matières premières à employer dans les roues et essieux de chemins de fer).

En dehors de ces retouches de détail, elle fut l'objet, en 1901, d'une refonte complète qui, tout en conservant le cadre et la plus grande partie des dispositions du texte primitif, le compléta sur un assez grand nombre de points. Le texte modifié fut approuvé par décret du 1er mars 1901.

183. L'ordonnance de 1846-1901 comprend 7 titres :
Le 1er traite : des gares et de la voie;
Le 2e : du matériel employé à l'exploitation;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le 3e : de la composition des trains;

Le 4e : du départ, de la circulation et de l'arrivée des trains;

Le 5e : de la perception des taxes et des frais accessoires (1);

Le 6e : de la police et de la surveillance;

Le 7e : des dispositions diverses.

Le titre V sera étudié à propos de l'exploitation commerciale; le titre VI (art. 51 à 55), le titre VII (art. 72 à 73), au chapitre *Contrôle*; les articles 74 à 78 du titre VII, au chapitre *Pouvoir réglementaire et de Police*, et le reste dans le présent chapitre.

184. L'ordonnance de 1846-1901 ne pouvait, nous l'avons dit, entrer dans tous les détails d'une réglementation qui, de sa nature même, doit être souple, pour suivre les progrès de la technique. Elle a donc prévu que, par application de l'article 76, des dispositions complémentaires pourraient être prises, pour la compléter et la développer, par des décisions rendues par le ministre des Travaux publics et des arrêtés préfectoraux pris sous son approbation.

185. Le même caractère impératif s'attache aux règlements que les compagnies sont tenues, en vertu de l'article 56 de l'ordonnance de 1846-1901, de soumettre à l'approbation du ministre des Travaux publics, qui peut prescrire toutes les modifications qu'il juge nécessaires (2).

La collection des règlements des compagnies ne forme pas un ensemble homogène; ces règlements sont très différents d'une compagnie à l'autre. Il n'a pas été possible d'obtenir l'uniformité sur ce point, en raison des situations de fait différentes suivant les réseaux. D'une façon générale, l'Administration s'efforce d'obtenir que les compagnies ne fassent figurer dans ces règlements que les prescrip-

(1) Ce titre est la reproduction pure et simple du titre V de l'ordonnance de 1846.

(2) Nous examinerons dans le chapitre VII, section III, quelles sont les sanctions que ces règlements comportent

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tions relatives à la sécurité, et reportent dans leurs circulaires les règles qui n'ont qu'un caractère d'ordre intérieur.

186. A côté de l'ordonnance de 1846 et des textes qui tirent d'elle leur valeur réglementaire, certaines prescriptions relatives à l'exploitation technique figurent dans la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et d'autres dans les articles 30, 31, 32, 33 et 34 des cahiers des charges des compagnies.

187. Le Parlement s'est préoccupé très fréquemment des mesures à prendre pour réglementer, d'une façon plus complète, l'exploitation technique des chemins de fer. Ce zèle s'est manifesté principalement à la suite des accidents les plus graves. Les nombreuses propositions qui ont été soumises au Parlement, dans ce sens, ne peuvent être toutes énumérées. Nous n'en citerons qu'une : la proposition de loi déposée, le 2 mars 1882, à la Chambre des députés, par MM. Delattre, le baron de Janzé, Marmottan, etc.

Cette proposition avait pour objet d'imposer, par voie législative, un très grand nombre de prescriptions relatives aux signaux, au freinage, au travail des agents des trains, au contrôle, etc. Elle fut soumise par le ministre des Travaux publics à l'examen du comité de l'exploitation technique des chemins de fer et du Conseil d'État, devant lequel un remarquable rapport fut présenté par M. Alfred Picard, alors conseiller d'État.

L'avis adopté par le Conseil d'État, le 9 avril 1884, contient, au point de vue du fond et au point de vue du droit, des dispositions auxquelles nous aurons ultérieurement l'occasion de revenir.

188. Avant d'entrer dans le détail des règles imposées aux chemins de fer en matière d'exploitation technique, se pose la question préjudicielle de savoir à partir de quel moment ces règles sont obligatoires pour les chemins de fer.

La question a été controversée.

Certains auteurs prétendent que la réglementation

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

s'impose aux chemins de fer dès le moment où circulent les premiers trains de ballast. Ils basent leur opinion sur un arrêt du Conseil d'État (1) et sur un arrêt de la cour de Douai (2).

En réalité, cette réglementation n'est applicable qu'à partir de la mise en exploitation du chemin de fer. C'est précisément pour éviter toute ambiguïté sur ce point que le rapporteur, à la Chambre, de la loi du 14 juillet 1845 sur la police des chemins de fer a fait adopter la rédaction de l'article 1er, qui indique que la loi a pour objet de réprimer les contraventions, en ce qui touche « la police, la sûreté, l'*exploitation* et la conservation des chemins de fer »; dans la rédaction qui avait été proposée par le gouvernement le mot *usage* figurait à la place du mot *exploitation*.

Les deux arrêts cités dans la thèse inverse ne sont pas en contradiction avec cette manière de voir. L'arrêt du Conseil d'État n'est fondé que sur des obligations du cahier des charges *spéciales* à l'espèce, et l'arrêt de la cour de Douai se borne à dire qu'il est prudent d'appliquer les règlements — dans l'espèce, coup de sifflet à donner avant la mise en marche — même avant que la ligne ne soit exploitée (3).

Au surplus, la jurisprudence paraît fixée dans notre sens, un arrêt de la Cour de cassation déclarant « qu'il résulte du titre même et de l'ensemble des dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846 qu'elle a eu pour objet exclusif de réglementer la police et la sûreté des chemins de fer *en exploitation* et nullement les opérations qui ont lieu pendant la construction de ces chemins » (4).

---

(1) C. d'Ét. Cont. 4 août 1876 (Lille-Valenciennes).

(2) Douai, 27 juin 1881, D. 1882.2.183.

(3) « Attendu que vainement on prétendrait que ces règlements sont exclusivement destinés aux chemins de fer en exploitation, non à ceux en construction, la prudence commandant toujours cette mesure en dehors de tout règlement. »

(4) Cass., 2 juin 1886, Caisse générale des Familles, D. 1886.1.265.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

189. Pour que les prescriptions de l'ordonnance de 1846 soient applicables, il suffit d'ailleurs qu'*en fait* le chemin de fer soit exploité, même si la mise en exploitation n'a pas encore été régulièrement autorisée (1).

SECTION II

PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION ET DU PUBLIC

Nous diviserons ces prescriptions en quatre catégories, suivant qu'elles se rapportent à la voie, au matériel, roulant, à l'exploitation ou qu'elles s'imposent au public lui-même.

§ 1er. — *Voie.*

ARTICLE PREMIER. — *Entretien.*

190. L'article 2 de l'ordonnance de 1846-1901 prescrit aux compagnies de maintenir constamment en bon état le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent. Elles doivent faire connaître au ministre les mesures prises pour cet entretien et les dispositions adoptées pour les installations des gares intéressant la sûreté des manœuvres et la circulation des trains. Si les mesures prises sont insuffisantes, le ministre a le droit d'imposer celles qui lui paraissent nécessaires, la compagnie entendue.

Le cahier des charges des compagnies, article 30, reproduit l'obligation d'un bon entretien et dispose que, si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pouvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la compagnie.

---

(1) Cass., 27 janvier 1883. D. 1883.1.229.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 2. — *Clôtures.*

191. L'article 4, § 1er de la loi du 15 juillet 1845 prévoit que le chemin de fer doit être clos des deux côtés (1). Nous avons indiqué, dans le chapitre relatif à la construction et à l'entretien, les dérogations que la loi du 26 mars 1897 a admises sur ce point, en ce qui concerne le croisement de certaines routes de terre peu fréquentées (2). La dispense de barrières n'est jamais accordée qu'aux risques et périls de la compagnie. Celle-ci est d'ailleurs tenue de prendre les mesures efficaces de protection commandées par la disposition des lieux et l'activité de la circulation (3).

L'Administration et la jurisprudence (4) ont admis que l'obligation de la clôture n'était imposée que dans l'intérêt de la sécurité du chemin de fer, non du public. C'est ce que proclame l'arrêt que nous venons de citer : « Attendu que cette obligation, imposée aux compagnies, dans le but exclusif d'assurer la sécurité de l'exploitation, ne saurait avoir pour conséquence de créer au profit des propriétaires riverains un droit individuel de se plaindre de l'insuffisance ou du défaut d'entretien de la clôture, et de réclamer la réparation du préjudice qu'ils prétendraient en être la suite ». Jugé dans le même sens qu'on ne peut réclamer de dommages-intérêts au chemin de fer parce que sa clôture n'a pas opposé au choc d'une voiture une résistance suffisante pour empêcher la chute sur la voie de la voiture et du conducteur (5).

192. Cette jurisprudence a eu fréquemment l'occasion de s'appliquer, dans le cas de pénétration sur le domaine

---

(1) V. *supra*, n° 85.
(2) L'article 20 du cahier des charges reproduit une disposition analogue.
(3) Cass. req., 23 novembre 1909.
(4) Cass., 29 août 1882.
(5) Cass. civ., 18 février 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du chemin de fer d'animaux et même de troupeaux, susceptibles d'entraver la régularité ou la sécurité de l'exploitation.

Ces introductions de bestiaux ont tout d'abord été poursuivies en vertu de l'article 61, § 3, de l'ordonnance de 1846; mais la Cour de cassation décida que le texte de l'ancien article 61 ne permettait de poursuivre que l'introduction *volontaire* de bestiaux, par leur propriétaire, — ce qui est un cas exceptionnel.

On recourut alors à un ancien arrêt du Conseil, du 16 décembre 1759, qui interdit aux conducteurs de bestiaux ou à leurs propriétaires « de les conduire en pâturages ou de les laisser répandre sur les bords des grands chemins plantés, soit d'arbres, soit de haies d'épines ou autres ». L'application de cet ancien règlement de grande voirie, avait été faite en vertu de l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845, aux termes duquel : « Sont applicables aux chemins de fer, les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art, dépendant des routes et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques ». Mais le Conseil d'État s'est refusé à prononcer, en vertu de ce texte, la condamnation à l'amende, et a ordonné seulement la réparation du dommage causé, s'il était établi (1).

C'est pour remédier à cette insuffisance que l'ancien article 61 de l'ordonnance de 1846 a été remanié, pour devenir l'article 57 actuel, ainsi conçu :

« Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer..... 3°, d'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce, ou de *laisser s'y introduire* ceux dont elle a la garde. »

193. Dans l'application de ces dispositions, les tribunaux tiennent compte, d'ailleurs, des circonstances de fait

(1) C. Ét. cont. 3 décembre 1886, *Min, des Trav. Publ.*; 6 août 1887 *id.*; 3 août 1888 *id.*; 14 novembre 1890 *id.*; 29 novembre 1890 *id.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui seraient susceptibles soit de diminuer la responsabilité des propriétaires des bestiaux, soit même de la faire disparaître s'il y avait faute de la compagnie. Les tribunaux examinent, notamment, si les clôtures sont d'un type approuvé par l'Administration, si elles sont entretenues en bon état, si enfin, elles ne présentent pas de discontinuité (1).

Il arrive fréquemment que les bestiaux pénètrent sur le domaine des chemins de fer, par un passage à niveau ouvert; dans ce cas, la jurisprudence tient compte du règlement applicable au passage à niveau considéré. S'il s'agit d'un passage à niveau qui doit être normalement ouvert, la contravention est reconnue (2). Il n'y a pas, au contraire, de contravention si, à l'heure où l'introduction des bestiaux s'est produite, le passage à niveau devait être régulièrement fermé (3).

Il est évident également que la contravention n'existe pas si c'est par insuffisance de surveillance des agents du chemin de fer que s'est produite l'introduction des animaux. C'est ce qu'a décidé le Conseil d'État, le 3 février 1881, dans l'affaire Doubled, dans laquelle un cheval et une voiture introduits sur la voie « avaient été reçus dans les dépendances de la gare de X... et y stationnaient à un endroit désigné par le chef de gare, au moment où le cheval, étant parvenu à se détacher, s'est échappé sur la voie ferrée ».

194. Les dispositions relatives aux introductions de bestiaux sur la voie ferrée ont fait l'objet de plusieurs circulaires (notamment du 21 janvier 1854 et du 14 octobre 1876), recommandant aux préfets de rappeler aux riverains les dispositions réglementaires sur la matière.

---

(1) C. d'Et. cont. : 26 mai 1863 (Rec. des arr., p. 891); 14 mai 1875 (Rec. des arr. p. 489); 24 juin 1892 (Rec. des arr. p. 578).

(2) C. d'Et. cont. : 16 avril 1880, affaire Emonot; 5 août 1881, aff. Sauloup.

(3) C. d'Et. cont. : 28 novembre 1879, aff. Farçat; 5 août 1881, aff. Geoffroy; 16 mars 1888 (Rec. des arr. p. 292); 23 mars 1888 (Rec. des arr. p. 322); 3 juillet 1889 (Rec. des arr. p. 840).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Article 3. — *Passages à niveau.*

195. L'article 4 de l'ordonnance de 1846-1901 dispose que « le mode, la garde et les conditions du service des barrières seront réglés par le ministre des Travaux publics sur la proposition de la compagnie », et l'article 31 du cahier des charges prescrit « que la compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des barrières en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau, par des routes ou chemins ».

La réglementation des passages à niveau fait l'objet d'arrêtés généraux qui déterminent le nombre des catégories entre lesquelles ils pourront être répartis et les dispositions applicables à chacune de ces catégories, en ce qui concerne le gardiennage, l'ouverture des barrières, la surveillance des portillons, les appareils avertisseurs, etc.

Les arrêtés spéciaux déterminent ensuite, pour chaque passage à niveau, la catégorie dans laquelle il doit être classé.

196. La question de la responsabilité des compagnies de chemins de fer, en cas d'accidents, dans la traversée des passages à niveau, est particulièrement délicate. Il faut d'abord rappeler que, contrairement à une thèse fréquemment soutenue par les compagnies de chemins de fer, les règlements des passages à niveau ont pour objet, non seulement de prévenir les accidents qui pourraient être causés au chemin de fer par la rencontre d'un obstacle étranger, mais aussi de garantir la sécurité du public qui utilise le passage à niveau. C'est ce qui est rappelé d'ailleurs à la fin de l'article 31 du cahier des charges, que nous venons de citer

Les accidents causés aux voitures ne donnent généralement pas lieu à difficultés, les voitures ne pouvant passer que si les barrières sont ouvertes. La compagnie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

est évidemment en faute s'il survient un train pendant l'ouverture des barrières (1).

197. La question est beaucoup plus délicate quand il s'agit de piétons utilisant les portillons accolés aux barrières. La jurisprudence tient un grand compte des dispositions du règlement applicable au passage à niveau considéré; si le règlement classe le passage à niveau dans la catégorie des passages sans barrière, ni garde et sauf le cas de faute de la compagnie, la responsabilité de celle-ci est nulle (2).

Il en est de même lorsqu'un règlement ministériel dispense une compagnie de chemin de fer de toute surveillance au passage à niveau et déclare que les portillons sont ouverts et fermés par le public, à ses risques et périls (3).

198. En sens inverse, la responsabilité de la compagnie est reconnue si le règlement indique que les passages accolés aux barrières doivent être l'objet d'une surveil lance spéciale à l'approche des trains (4).

Il en est de même si le règlement prescrit aux gardes-barrières « de sortir de leur maison à l'approche des trains, pour se placer bien en vue près de la barrière ou devant la porte », et si cette prescription n'a pas été suivie (5).

Jugé dans le même sens, à l'occasion d'un accident causé par un express supplémentaire dont le passage, contrairement au règlement, n'avait pas été signalé au garde-barrière (6).

199. La jurisprudence tient compte non seulement du règlement du passage à niveau, mais des éléments qui peuvent constituer soit une faute de la compagnie, soit une imprudence de la victime.

---

(1) Cass. req., 20 octobre 1909.
(2) Cass., 19 avril 1893 (A. 1894.1.494).
(3) Grenoble, 9 février 1899. — Genoble, Paris, 2 février 1900.
(4) Cass., civ. 12 juin 1888.
(5) Cass. civ., 4 juillet 1906.
(6) Douai, 13 février 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans la première catégorie, il faut ranger l'inobservation, par le mécanicien, des consignes qui lui imposent de surveiller la voie ou de siffler aux abords du passage à niveau. La Cour de cassation a décidé qu'un mécanicien ne saurait se dispenser de l'obligation de siffler à un passage à niveau par le fait qu'il aurait, conformément au règlement, donné un premier coup de sifflet pour la mise en marche de sa machine et que, arrivé à 30 ou 40 mètres du passage à niveau, il aurait encore donné plusieurs coups de sifflet pour demander à l'aiguilleur la voie sur laquelle il devait s'engager (1).

Un autre arrêt (2) reconnaît la même faute de la compagnie dans une espèce où le mécanicien, ayant franchi successivement, sans siffler, 3 passages à niveau, n'avait sifflé qu'au dernier moment, en arrivant au quatrième passage à niveau, lieu de l'accident.

De même, une compagnie se trouve en faute si le loquet d'un portillon d'un passage à niveau ne fonctionne pas, alors qu'il est prescrit que les portillons des barrières doivent se refermer par leur propre poids (3).

Jugé que le retard d'un train est une faute de la compagnie qui engage sa responsabilité, même dans un cas où son règlement spécifiait que l'ouverture du portillon avait lieu aux risques et périls du public (4).

200. L'imprudence de la victime peut atténuer la responsabilité de la compagnie (5), ou même l'annuler complètement. C'est en ce sens que s'est prononcée la cour de Paris, le 2 février 1900, dans une espèce où le garde-barrière était à son poste, et où le mécanicien avait sifflé avant le passage.

De même, la Cour de cassation a décidé, le 17 juillet 1905, qu'une compagnie de chemin de fer ne saurait être responsable lorsque la victime d'un accident s'était enga-

---

(1) Cass., 7 juillet 1896.
(2) Cass., 20 février 1905.
(3) Cour de Lyon, 2 juin 1900.
(4) Cass. civ., 9 décembre 1902.
(5) Cass., 20 février 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gée sur un passage à niveau, alors qu'elle pouvait utiliser une passerelle, qu'il n'était point prouvé que le mécanicien n'avait pas sifflé, que, d'autre part, le garde-barrière n'était pas tenu de surveiller le portillon, dont la manœuvre était laissée à la libre disposition du public, et qu'en fait, les trains n'étaient pas en retard.

Il a été jugé de même, dans une espèce où un enfant de 5 ans avait été victime de son imprudence, sans qu'il fût justifié d'aucune faute de la compagnie ou d'un de ses agents (1).

201. En vue de prévenir, dans une large mesure, les accidents aux passages à niveau, une circulaire ministérielle du 2 mai 1900 a demandé aux compagnies d'étudier la généralisation des appareils avertisseurs.

La circulation de plus en plus intense des bicyclettes et des automobiles a attiré l'attention sur l'utilité de prévoir l'éclairage des barrières des passages à niveau. L'étude de cette question a été prescrite aux compagnies par les circulaires ministérielles des 6 février 1906 et 10 juillet 1907.

L'ordonnance de 1846 ne prévoyait la traversée à niveau d'un chemin de fer que par une route. Le § 3 de l'article 4 de l'ordonnance de 1846-1901 envisage le cas de la traversée à niveau par un autre chemin de fer ou par un tramway, et décide que, dans cette hypothèse, le ministre, après avoir entendu les deux compagnies, arrête les dispositions techniques à prendre pour l'établissement et l'exploitation de ces traverses.

L'article 5 de l'ordonnance de 1846-1901 prévoit l'obligation, pour les compagnies, de placer des contrerails dans les endroits où le ministre en reconnaît la nécessité.

Article 4. — *Police des gares.*

202. Nous indiquons ici, bien qu'elles n'aient pas uniquement pour objet la sécurité, les règles posées par les

(1) Cass. req., 24 novembre 1902.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

articles 1 et 66 de l'ordonnance de 1846-1901, en vue d'assurer le bon ordre dans les gares et les cours de stations et d'y prévenir les encombrements.

L'article premier dispose que « les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public seront réglées par des arrêtés du préfet du département. Cette disposition s'appliquera notamment à l'entrée, au stationnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des gares des chemins de fer. Les arrêtés ainsi pris par le préfet ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des Travaux publics ».

La réglementation du stationnement des voitures dans les gares a donné lieu à de nombreux litiges qui ont amené, pendant de longues années, des décisions judiciaires contradictoires de la Cour de cassation et du Conseil d'Etat. La Cour de cassation s'est, à plusieurs reprises, refusée à contester la validité d'arrêtés préfectoraux pris à la demande des compagnies et ayant pour résultat, soit de créer un monopole en faveur de certains voituriers, soit de restreindre les catégories de voyageurs qu'ils seraient autorisés à transporter, soit de subordonner leur admission dans la cour de la gare à certaines conditions : autorisation préfectorale donnée à chaque voiturier, la compagnie entendue (1) ou obligation de desservir tous les trains de jour et de nuit (2).

Le Conseil d'Etat au contraire annula les arrêtés de cette nature, ainsi que les décisions ministérielles qui les avaient approuvés, estimant que les préfets ne peuvent user des pouvoirs qu'ils tiennent de l'art. 1 de l'ordonnance de 1846 que pour les besoins de la surveillance des gares et dans la limite nécessaire pour assurer l'ordre et éviter les encombrements (3).

---

(1) Cass. req. 6 déc. 1862.
(2) Cass. crim. 25 août 1864. D. 1865, I, 48.
(3) C. d'Ét. 25 février 1864; 7 juin 1865.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Finalement, le ministre des Travaux publics indiqua une solution mixte dans une circulaire du 22 juin 1878 invitant les fonctionnaires du contrôle, toutes les fois qu'ils en reconnaîtraient la nécessité, à « attribuer aux voitures publiques effectuant un même service deux emplacements distincts selon qu'elles desservent tous les trains ou un certain nombre de trains seulement ».

Le Conseil d'Etat a reconnu la légalité de cette solution (1).

203. La circulaire du 22 juin 1878 accompagnait un règlement-type pour la police des gares dont plusieurs dispositions ont pour but d'empêcher l'immixtion de certains intermédiaires non agréés par les compagnies dans le service des bagages qu'elles ont seules qualité pour effectuer (2).

Enfin l'article 66 de l'ordonnance de 1846-1901 décide « qu'aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département ».

§ 2. — *Matériel roulant.*

Article premier. — *Dispositions communes à tous les véhicules.*

204. Indiquons tout d'abord les règles applicables à l'ensemble du matériel roulant: locomotives, tenders, voitures à voyageurs ou à marchandises.

L'ordonnance de 1846-1901 prévoit que le matériel sera construit, après autorisation du ministre des Travaux publics, suivant les meilleurs modèles, avec des matériaux de première qualité (art. 7); qu'il devra remplir les conditions « que le ministre des Travaux publics jugera

(1) C. d'Ét. 20 mars 1885.
(2) Cass. 11 nov. 1864. D., 1865, I, 102; Cass. 8 janv. 1870. D., 1870, 1, 267.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs ou des agents pendant la circulation des trains et pendant leur formation » (art. 8); que sa mise en service sera subordonnée à une autorisation ministérielle (art. 10, pour les locomotives, — art. 13, pour les voitures à voyageurs); qu'il devra être muni d'un certain nombre d'indications permettant d'identifier chaque véhicule (art. 14); et enfin, qu'il sera maintenu constamment dans un bon état d'entretien (art. 15).

Une disposition de l'article 15, qui ne figure pas dans le texte de 1846, spécifie que « le ministre, la compagnie entendue, pourra toujours retirer de la circulation les locomotives, tenders et autres véhicules qui ne se trouveraient pas dans des conditions sufffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, ou exclure d'un train déterminé, les véhicules qui, pour une cause quelconque, n'offriraient pas les garanties voulues pour la sûreté de l'exploitation ».

On voit que les pouvoirs du ministre sont très étendus, en ce qui concerne les conditions à remplir par le matériel roulant des chemins de fer.

205. Les constructeurs français de matériel roulant ont souvent demandé au ministre d'user du pouvoir que les règlements lui réservent, pour refuser d'approuver des commandes de matériel passées à des constructeurs étrangers. Il n'est pas douteux que le droit supérieur d'approbation reconnu au ministre ne peut s'exercer que dans l'intérêt du public, pour assurer la sécurité ou la commodité du transport, et que ce serait, pour lui, commettre un véritable détournement de pouvoir que d'user de ces dispositions pour favoriser des intérêts particuliers, si respectables soient-ils, protégés d'ailleurs par la législation douanière.

A côté des dispositions relatives à l'ensemble du matériel, certaines dispositions visent les locomotives et d'autres, les voitures à voyageurs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 2. — *Locomotives.*

206. L'article 10 de l'ordonnance de 1846-1901 prévoit qu'avant leur mise en service, les locomotives doivent avoir été soumises à « toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur », c'est-à-dire, en particulier, par le décret du 9 octobre 1907 portant réglementation des appareils à vapeur placés à terre.

L'application de cette disposition, qui était primitivement confiée aux ingénieurs des mines des circonscriptions territoriales, a été, depuis la circulaire du 26 décembre 1885, remise aux ingénieurs du contrôle technique des chemins de fer.

L'article 9 de l'ordonnance édicte des prescriptions détaillées qui permettent de garder trace du parcours effectué par chaque locomotive, ainsi que par les essieux des locomotives et tenders.

207. L'article 11 prévoit que « les locomotives devront être pourvues, sauf exception autorisée par le ministre des Travaux publics, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustibles tombés de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée, ainsi que de diminuer la production des fumées, incommodes pour les voyageurs ou pour le voisinage ».

208. Cette disposition soulève une question délicate : celle de la responsabilité des compagnies, en cas d'incendie causé aux propriétés riveraines par les flammèches que laissent échapper les locomotives. La règle générale est que cette responsabilité est engagée.

Il n'en serait autrement que si le propriétaire riverain se trouvait lui-même en faute, par exemple, pour avoir contrevenu à l'article 7, § 1er, de la loi du 15 juillet 1845, qui défend « d'établir à moins de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feux, des couvertures de chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Comment faut-il entendre la prescription posée par la loi de 1845?

La jurisprudence a décidé, conformément à l'alinéa 2 de cet article, que cette disposition ne vise pas un tas de paille déposé par le cultivateur, si ce dépôt est seulement provisoire et temporaire et n'a été effectué que pendant le temps de la moisson (1).

Dans le même sens (2), sont exceptés de l'application de l'article 7 de la loi de 1845, les dépôts antérieurs à l'établissement du chemin de fer, qui peuvent être conservés ou renouvelés (3), sauf le droit pour les compagnies de les faire supprimer, moyennant indemnité.

Cet article ne vise pas non plus les coupes de broussailles laissées sur place par un propriétaire riverain, *sans être amoncelées* (4).

209. La définition des « matières inflammables » visées à l'article 7 de la loi du 25 juillet 1845 doit-elle concorder avec celle des matières soumises au règlement du 12 novembre 1897, pour le transport par chemin de fer des « matières dangereuses, explosibles, *inflammables*, vénéneuses »? Le Conseil d'État a décidé que chacun des deux règlements devait se suffire à lui-même et que des matériaux (dans l'espèce, un dépôt de liège en planches) pouvaient être soumis à la restriction de l'article 7 de la loi de 1845, même s'ils ne se trouvaient pas classés parmi les marchandises visées au règlement de 1897 (5).

210. Dans le cas où le dépôt ne se trouve pas dans la zone de 20 mètres, la responsabilité de la compagnie doit-elle être entière, quel que soit le degré d'inflammabilité des matériaux déposés dans les propriétés riveraines?

---

(1) Paris, 24 février 1900. Cette exception doit être interprétée *stricto sensu*. Elle ne s'étend pas à un tas de paille récolté en dehors de la zone, déjà battu et engrangé, puis retiré de la grange pour être déposé à terre dans la bande de 20 mètres, même si on se trouve encore dans la période de la moisson. (Cass. civ., 28 octobre 1903.)

(2) Cass. civ., 28 octobre 1903.

(3) Picard II, 951.

(4) Cass., Req., 24 juillet 1905.

(5) C. d'Et. cont., 9 avril 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

C'est dans le sens de l'affirmative que s'est prononcée la Cour de cassation (1), dans une espèce où un incendie presque instantané avait détruit plus de 500,000 traverses créosotées, bien que la compagnie eût pris toutes les précautions nécessaires pour empêcher la production des flammèches.

Cet arrêt peut paraître un peu excessif. N'y a-t-il pas, en effet, lieu à partage des responsabilités, lorsque l'exploitant du chemin de fer, ayant pris toutes les précautions possibles, se trouve en présence d'un riverain qui a exposé à des dangers certains des marchandises de grande valeur, faisant ainsi preuve, tout au moins, de quelque négligence?

211. Le danger d'incendie par les flammèches échappées des locomotives a fait prendre des mesures de protection supplémentaires dans certaines régions boisées particulièrement exposées. C'est ainsi qu'une loi du 19 août 1893, applicable aux chemins de fer de la région des Maures et de l'Estérel, dispose dans son article 11 que les compagnies devront ouvrir à leurs frais des tranchées de 20 mètres de large débarrassées de toutes broussailles et les maintenir dénudées.

Un projet de loi analogue, qui comportait en outre la formation d'associations syndicales, fut déposé le 9 juillet 1900 pour la région boisée de la Gironde, des Landes et du Lot-et-Garonne. Il n'a pas abouti.

Article 3. — *Voitures.*

212. Dans l'approbation qu'il donne au matériel « voyageurs », le ministre est préoccupé, tout d'abord, d'assurer la sécurité du public. C'est dans ce sens qu'avait été prescrit l'usage d'un loqueteau (circulaire du 21 mai 1879, du 24 mars 1884, du 9 mars 1891). La jurisprudence admet d'ailleurs que ce loqueteau peut être rem-

(1) Cass. req., 4 avril 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

placé par tout autre mode de verrouillage reconnu satisfaisant, et autorisé par le ministre (1).

213. Le ministre des Travaux publics a prescrit, à différentes reprises, aux compagnies d'établir un système de communication entre les voyageurs et le chef de train. C'est ainsi que les circulaires des 30 juillet-13 septembre 1880 et 15 avril 1884 ont imposé l'emploi d'un signal d'alarme pour les trains express effectuant des parcours d'au moins 25 kilomètres sans arrêts, que la circulaire du 10 juillet 1886 a généralisé cette mesure pour tous les trains de voyageurs, sauf les trains mixtes, et que l'ordonnance de 1846-1901, article 23, § 2, décide que, « sauf les exceptions autorisées par le ministre des Travaux publics, les compartiments des voitures à voyageurs seront tous mis en communication avec le mécanicien ou le conducteur-chef du train par un signal d'alarme en bon état de fonctionnement ».

L'article 58, § 4, de la même ordonnance prévoit « qu'il est défendu..... 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 ».

La jurisprudence décide, d'ailleurs, qu'il faut un fait d'une certaine gravité pour constituer le motif plausible ici prévu.

Article 4. — *Freins.*

214. L'article 17 de l'ordonnance de 1846-1901 prévoit que chaque train de voyageurs, de marchandises ou mixte devra être accompagné « 1° d'un mécanicien et d'un chauffeur par machine; le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine, de l'alimenter, de manœuvrer les freins; 2° du nombre de conducteurs et de gardes-freins qui sera déterminé suivant le nombre de véhicules,

(1) Trib. civ. de la Seine, 20 mars 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

suivant les pentes et suivant les appareils d'arrêt ou de ralentissement, par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie. Sur le dernier véhicule de chaque train ou sur l'un des véhicules placés à l'arrière, il y a toujours un frein et un conducteur chargé de le manœuvrer ».

Ces règles sont légèrement simplifiées pour les trains légers, c'est-à-dire, ceux qui sont portés sur 16 essieux au plus (art. 18).

215. Suivant ces prescriptions, le ministre approuve les tableaux de freinage dressés par les compagnies. La réglementation n'est d'ailleurs pas uniforme pour les différentes compagnies. Cette unification des règles de freinage est un des points sur lesquels portait la proposition de loi Delattre du 2 mars 1882.

Dans son avis du 9 avril 1884, le Conseil d'État s'exprimait, à ce sujet, dans les termes suivants :

« Considérant que les règlements relatifs au nombre des gardes-freins ne présentent, en fait, aucune différence appréciable sur les divers réseaux;

« Que les articles 18 et 69 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 permettent au ministre de fixer ce nombre, soit sur la proposition des compagnies, soit d'office, à défaut de proposition dans le délai déterminé;

« Qu'à la vérité, les types de freins continus, actuellement en usage, sont très différents les uns des autres, mais que l'on n'est pas encore sorti de la période d'expérimentation;

« Que, s'il entre incontestablement dans le rôle de l'Administration de coordonner les essais et les efforts des compagnies et de prendre, le moment venu, des mesures d'unification tout à la fois fermes et prudentes, le ministre a, dès aujourd'hui, les pouvoirs nécessaires, en vertu : 1° des articles, 7, 12 et 13 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, subordonnant la mise en service des locomotives et des voitures à voyageurs à l'autorisation de l'Administration et prescrivant de munir ces voitures de tout ce qui est nécessaire à la sûreté des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

voyageurs; 2° des articles 60 et 69 précités de la même ordonnance; 3° enfin, de l'article 32 du cahier des charges, obligeant les compagnies à se soumettre à tous les règlements en vigueur pour la mise en service du matériel roulant;

« Que, le cas échéant, le ministre pourrait provoquer un règlement d'administration publique en exécution de l'article 9 de la loi du 11 juin 1842..... »

216. Une nouvelle réglementation du freinage vient, d'ailleurs, d'être récemment arrêtée, et elle a été notifiée aux compagnies, le 4 janvier 1910. Elle est basée sur la détermination du nombre des freins, non plus d'après le nombre des wagons, (1), mais d'après « le rapport du poids freiné au poids total des trains ».

217. L'article 23, § 1er, dispose que « non seulement les voyageurs, mais également le conducteur et les gardes-freins seront mis en communication avec le mécanicien ».

Les articles 40 et 41 de l'ordonnance de 1846-1901 prévoient que des machines de secours ou de réserve seront constamment tenues prêtes à partir, qu'il y aura, dans chaque dépôt, un wagon chargé de tous les objets nécessaires, en cas d'accident, et que chaque train sera muni des outils les plus indispensables.

§ 3. — *Exploitation.*

Article premier. — *Composition des trains.*

218. L'article 19 de l'ordonnance de 1846-1901 prévoit que, normalement, la locomotive doit être placée en tête. L'article 20 détermine dans quel cas la double traction est autorisée, impose l'obligation d'intercaler entre la machine et les wagons un fourgon de choc, sauf dans les trains légers, les trains de secours, et les trains de composition spéciale, qui en seraient dispen-

(1) Ord. 1846-1901. — Art. 17.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sés par le ministre des Travaux publics. Cette dernière exception est appliquée notamment aux trains rapides, ne comprenant que des voitures à grand écartement d'essieux, afin d'éviter l'inconvénient que présentent pour la sécurité les trains de composition non homogène.

L'article 17 donne au ministre le droit de fixer, pour chaque train, le nombre maximum de voitures et le nombre minimum d'agents de la traction et d'agents de train.

L'article 26 indique quelles sont les obligations des différents agents, avant le départ du train.

Article 2. — *Marche des trains.*

219. Lorsque le train est en marche, le rôle du mécanicien est défini de la façon suivante : (Art. 36) « Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, se conformer aux signaux qui lui seront transmis, et signaler au premier arrêt les anomalies qu'il aura remarquées. »

L'article 37 précise les précautions qu'il doit prendre aux approches des bifurcations, traversées de voies, gares, etc.

L'article 38 prévoit dans quels cas il doit se servir du sifflet.

L'article 39 donne au ministre le droit de fixer la vitesse maxima qu'en aucun cas les trains ne doivent dépasser.

Afin de permettre aux ingénieurs du contrôle de se rendre compte de la façon dont cette prescription est observée, les compagnies ont été mises en demeure de munir d'enregistreurs de vitesse les machines des trains de voyageurs, et ensuite, celles des trains de marchandises (1).

---

(1) Circulaires des 2 décembre 1895, 20 mai 1897, 12 juin 1902 20 mai 1905 et 2 mars 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

220. Après avoir indiqué les dispositions prises, en vue de la sécurité, dans la composition et la conduite des trains, l'ordonnance de 1846-1901 précise quelles sont es dispositions matérielles à réaliser pour empêcher les collisions entre deux trains.

L'article 25 prévoit que chaque voie doit être affectée à une circulation dans un sens déterminé. L'article 34 indique les précautions spéciales à prendre lorsqu'un cas de nécessité oblige momentanément à faire « voie unique ».

Afin d'éviter la rencontre de deux trains marchant dans le même sens, l'article 27 dispose que « les mesures propres à maintenir entre les trains qui se suivent l'intervalle de temps ou d'espace nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation seront déterminées par le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue ».

C'est par application de cet article que l'emploi du « block-système » a été prescrit, dans un certain nombre de cas, sur les lignes les plus fréquentées.

Article 3. — *Signaux.*

221. L'article 27 prévoit que « des signaux seront placés à l'entrée des gares, dans les gares et sur la voie, partout où cela sera jugé utile, pour faire connaître aux mécaniciens s'ils doivent arrêter ou ralentir leur marche. — En cas d'insuffisance des signaux établis par la compagnie, le ministre prescrira, la compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires ».

L'article 35 ajoute que « la compagnie sera tenue de faire connaître au ministre des Travaux publics le système de signaux qu'elle aura adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires ».

Des dispositions spéciales sont prévues : pour le cas où les voies principales seraient occupées momentanément par des machines, des voitures ou des wagons en stationnement (art. 28); pour la protection de la circu-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lation sur les parties du chemin de fer qui offriraient un danger particulier (art. 29); pour l'emploi des agents de la voie, chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie et de la manœuvre des signaux fixes (art. 31); pour le cas d'arrêts accidentels en pleine voie (art. 32); enfin, pour le cas où des travaux de réparations effectués sur la voie seraient de nature à en altérer momentanément la stabilité.

222. Les pouvoirs du ministre ne se bornent pas, d'ailleurs, à prescrire des mesures matérielles relatives aux signaux. En effet, l'article 3 de l'ordonnance de 1846-1901 dispose : « Il sera placé, partout où besoin sera, des agents en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles, et autres appareils de la voie... En cas d'insuffisance, le nombre de ces agents sera fixé, la compagnie entendue, par le ministre des Travaux publics, qui pourra prescrire que ceux de ces agents, dont le service, intéressant la sécurité, aurait une importance particulière, ne soient employés à aucun autre travail. »

L'article 31 prévoit que le ministre a qualité pour, la compagnie entendue, régler le nombre des agents chargés de la manœuvre des signaux fixes et de ceux chargés de surveiller la libre circulation des trains.

223. La proposition de loi du 2 mars 1882 imposait aux compagnies la limitation du nombre des aiguilles dont la manœuvre pourrait être confiée à un seul aiguilleur.

Dans son avis du 9 avril 1884, le Conseil d'État a fait remarquer avec raison que cette disposition irait à l'encontre du développement des enclenchements qui sont favorables à la sécurité :

« Considérant qu'll n'existe pas de différences essentielles dans les changements de voie des diverses compagnies, ni dans le mode de manœuvre des aiguilles;

« Que le nombre et la distance maxima des aiguilles susceptibles d'être confiées à un même agent doivent nécessairement varier avec la fréquence des manœuvres,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avec la position et l'affectation des aiguilles, avec les dispositions des appareils de commande;

« Que des perfectionnements récents permettent de manœuvrer les aiguilles à grande distance et de concentrer les leviers, pour les gares importantes, dans des cabines ou postes, où ils sont sous la main d'un agent qui peut être ainsi, sans fatigue et au grand avantage de la sécurité, préposé à des aiguillages nombreux et très éloignés les uns des autres;

« Que, loin d'interdire de confier à un même agent la manœuvre d'aiguilles et de signaux, il convient de développer les enclenchements, c'est-à-dire la solidarisation de ces appareils, de telle sorte que toute manœuvre soit mécaniquement couverte par le signal qui doit la protéger;

« Qu'au surplus, l'article 3 de l'ordonnance du 15 novembe 1845 donne au ministre des Travaux publics le droit de fixer le nombre des aiguilleurs;

« Que les articles 60 et 69 précités de ladite ordonnance trouvent également leur application dans l'espèce..... »

224. La même proposition de loi imposait également l'adoption d'un régime uniforme pour les signaux de toutes les compagnies. Le Conseil d'État, dans l'avis déjà cité, répondait sur ce point d'une façon très heureuse :

« Qu'il peut être utile également d'uniformiser les règles relatives *au langage* des signaux, tout en laissant aux compagnies, en ce qui concerne les conditions de construction et de manœuvre des appareils, la liberté indispensable au progrès;

« Mais considérant que l'Administration a, dans l'état actuel de la législation, les pouvoirs nécessaires;

« Qu'en effet, aux termes de la loi du 11 juin 1842, art. 9, des règlements d'administration publique déterminent les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leur dépendances ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« Que l'article 60 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 oblige les compagnies à soumettre à l'approbation du ministre des Travaux publics leurs règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer;

« Que l'article 69 de cette ordonnance confère au ministre le droit de statuer directement, faute par les compagnies de lui avoir soumis leurs propositions, les pouvoirs les plus étendus pour la fixation du nombre et de la nature des signaux..... »

225. A la suite de cet avis, le comité de l'exploitation technique des chemins de fer fut chargé par le ministre du soin d'unifier le langage des signaux optiques et acoustiques échangés entre les agents des trains et ceux de la voie ou des gares. Le comité élabora un texte qui fut rendu obligatoire par arrêté ministériel du 15 novembre 1885, et qui porte le nom de : *Code des signaux.* Ce code fixe le sens à attribuer aux indications des signaux, mais ne détermine ni les dispositions de ces signaux, ni les moyens mécaniques employés à leur manœuvre.

226. Le même comité, à la suite des accidents de l'année 1910, a, d'ailleurs, été invité à examiner s'il n'y avait pas lieu de reprendre, sur certains points, l'étude de la réglementation des signaux pour la mettre en harmonie avec la vitesse toujours croissante et le nombre toujours plus grand des trains, sur les grandes lignes.

227. On a souvent proposé de munir les locomotives d'appareils répétiteurs, reproduisant les indications des signaux, facilitant pour le mécanicien la surveillance de la voie, et rendant plus aisée, en cas d'accident, la détermination des responsabilités.

Le problème se trouve posé en des termes très heureux, dans l'avis du Conseil d'État déjà cité :

« Considérant que les mécaniciens disposent déjà de moyens de contrôler la sécurité de la voie;

« Qu'ils ont notamment, pour les renseigner à cet égard, les signaux optiques fixes ou mobiles; les signaux acoustiques, tels que les cloches électriques et les pétards; le bâton-pilote; les tableaux diurnes; les ordres de départ

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

écrits, en cas de changement dans les croisements sur les lignes à voie unique, etc.;

« Qu'il importe de ne négliger aucune des améliorations susceptibles d'être apportées aux moyens de contrôle mis ainsi à la disposition des agents des trains, sans toutefois porter atteinte à la discipline et au principe du respect absolu des signaux;

« Mais que les articles 25, 37 et 69 déjà cités de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et l'article 9 de la loi du 11 juin 1845 donnent à l'Administration tous les pouvoirs nécessaires..... »

ARTICLE 4. — *Transport des matières dangereuses.*

228. En dehors de l'ordonnance de 1846-1901, il nous faut encore citer, en matière d'exploitation technique, un texte réglementaire ayant trait à la sécurité des transports. C'est le règlement du 12 novembre 1897, sur le transport des matières dangereuses, règlement qui, au 1er janvier 1910, avait déjà motivé 18 circulaires modificatives.

Ce règlement, pris en exécution des articles 21 et 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, et qui a remplacé les arrêtés ministériels du 14 janvier 1884 et du 27 mai 1887, s'applique à des marchandises réparties en 6 catégories, dont les 4 premières contiennent les matières explosibles et inflammables, la 5e, les matières vénéneuses et la 6e, les matières infectes.

Le règlement indique, suivant la nature des marchandises, les précautions à prendre. Il interdit le transport des explosifs dans les trains contenant des voyageurs. Un certain nombre d'autres matières inflammables et les matières infectes sont exclues des trains portant des voyageurs, en dehors des trains mixtes, sur les sections où des trains réguliers de marchandises ne circulent pas.

Ces marchandises sont, d'ailleurs, taxées à des prix spéciaux, figurant au tarif exceptionnel. Les matières

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

classées dans les 1re, 2e, 3e et 6e catégories, ne sont jamais acceptées comme bagages. En petite vitesse, les matières dangereuses des trois premières catégories sont soumises, respectivement, à une majoration de 50 0/0, 25 0/0 ou 10 0/0 en plus du tarif ordinaire.

§ 4. — *Prescriptions imposées au public.*

228 *bis*. Certaines de ces prescriptions ont pour but d'assurer la sécurité générale de l'exploitation; ce sont par exemple celles qui interdisent à toute personne étrangère au chemin de fer « d'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques » ou de « dégrader les clôtures, barrières, talus, bâtiments et ouvrages d'art » (1).

D'autres s'imposent au public dans l'intérêt de sa sécurité personnelle. Telles sont les dispositions qui interdisent de pénétrer, sans autorisation régulière, dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler, d'y stationner; de manœuvrer les appareils qui ne sont pas à la disposition du public (2), d'entrer dans une voiture autrement que par la portière située du côté où se fait le service du train, de se pencher en route, de monter dans une voiture ou d'en descendre ailleurs qu'aux gares et lorsque le train est complètement arrêté (3).

SECTION III

PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX BESOINS OU A LA COMMODITÉ DU PUBLIC

229. Nous rangeons dans une section spéciale ces prescriptions, car, ainsi que nous le verrons dans le chapitre VII,

(1) Art. 7, § 2 et §§ 6.
(2) Art. 57, § 1 et § 5.
(3) Art. 58, § 2, § 3 et § 4.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les compagnies ont contesté pendant longtemps le droit du ministre de réglementer en cette matière; dans tous les cas, le pouvoir réglementaire est ici moins étendu que lorsque la sécurité publique, celle des voyageurs, en particulier, se trouve en jeu. Nous examinerons successivement les prescriptions relatives au transport des voyageurs et à celui des marchandises.

§ 1er. — *Voyageurs.*

Les prescriptions relatives au transport des voyageurs peuvent se diviser en 3 catégories :

Celles qui ont trait à la marche des trains;

Celles qui se rapportent aux conditions de confortable offertes aux voyageurs;

Celles, enfin, qui traitent de l'hygiène.

Article premier. — *Marche des trains.*

Nous grouperons les prescriptions relatives à la marche des trains, de la manière suivante :

a) Nombre de trains offerts au public;

b) Nature des trains;

c) Horaire des trains;

d) Retard des trains.

a) *Nombre des trains.* — 230. La première préoccupation du ministre, responsable à un degré supérieur de la gestion d'un grand service public, tel que celui des chemins de fer, est que son exploitation réponde, en tout temps, aux besoins légitimes du public, c'est-à-dire qu'elle comporte un nombre de trains suffisant pour permettre la circulation des voyageurs dans des conditions normales.

Les compagnies jouissent, sous ce rapport, d'un droit d'initiative incontestable. Leur intérêt est, dans une large mesure, de donner satisfaction aux désirs du public; mais, dans le cas où, dans un but d'économie, elles seraient

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tentées de restreindre à l'excès le nombre des trains, le ministre s'est réservé le pouvoir de leur imposer un service plus intensif.

C'est ce qu'indiquait, en termes très heureux, l'auteur du rapport au roi qui accompagnait l'ordonnance de 1846 (1).

231. Les pouvoirs du ministre sont définis dans l'article 43 de l'ordonnance de 1846-1901, ainsi conçu :

« Les horaires fixant la marche des trains ordinaires, de toute nature seront soumis, par la compagnie à l'approbation du ministre des Travaux publics... 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* ».

232. Dans certains cas, le pouvoir discrétionnaire du ministre se trouve limité par des restrictions qui ont été acceptées par les pouvoirs publics, dans des conventions passées avec les compagnies. C'est ce qui s'est produit lors des conventions de 1883. Les grandes compagnies ont alors stipulé que, sur les lignes nouvelles dont la

---

(1) « Le service du chemin de fer 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 faut que, chaque jour, les compagnies donnent au public, dans chaque sens et à des heures de départ commodes, un nombre de convois en rapport avec le nombre des voyageurs qui circulent et avec l'importance des relations établies. Les compagnies, sans doute, sont souvent les meilleurs juges des besoins du public à cet égard, mais quelquefois elles peuvent se tromper dans leur appréciation, et le gouvernement doit avoir le droit de pourvoir à ce que cette appréciation peut offrir d'erroné et d'incomplet. Une compagnie, par exemple, peut quelquefois chercher, dans des vues d'économies, à concentrer la circulation dans un trop petit nombre de convois journaliers, elle peut adopter des heures de départ et d'arrivée qui se combinent mal, et qui même se combinent d'une manière dangereuse avec les heures de départ et d'arrivée des chemins d'embranchements ou de prolongement. Dans ces différents cas et dans tous les autres, qui peuvent se présenter, le droit comme le devoir de l'Administration est de prendre et d'ordonner les modifications qu'elle jugerait nécessaires à la sûreté de la circulation et aux besoins du public. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

concession leur était faite par ces conventions, le service ne comporterait pas plus d'un train dans chaque sens par 3,000 francs de recettes kilométriques, sans que le nombre des trains journaliers puisse toutefois être inférieur à 3.

233. Des difficultés, qui n'ont d'ailleurs pas encore été tranchées, se sont élevées sur le point de savoir si le ministre est en droit de prescrire la mise en marche d'un quatrième train, dès que le trafic a dépassé 9,000 francs ou si, au contraire, son droit ne peut commencer à s'exercer que lorsque la recette atteint 12,000 francs.

b) Nature des trains. — 234. D'une façon générale, les trains que les compagnies mettent en marche doivent contenir des voitures en nombre suffisant pour transporter, au moment où ils se présentent, tous les voyageurs, Si la capacité de transport ainsi offerte se trouve insuffisante pour faire face à l'affluence, les compagnies sont tenues de mettre en marche, après le départ d'un train régulier, un ou plusieurs trains supplémentaires, jusqu'à ce que le trafic se soit écoulé.

235. Il y a à signaler différentes exceptions à cette règle. Dans certains cas, les compagnies ont proposé de créer des trains ordinaires à marche très rapide, sous réserve que le nombre des voyageurs et, par suite, le nombre des places, seraient limités. Le ministre, en approuvant la marche de ces trains, n'a pas cru pouvoir imposer aux compagnies l'obligation de donner à ces trains une capacité de transport indéfinie, prescription à laquelle elles auraient été dans l'impossibilité pratique de satisfaire, en raison même des conditions techniques spéciales qui régissent la mise en marche de trains aussi rapides.

236. Non seulement la compagnie doit transporter les voyageurs qui se présentent, mais elle doit leur trouver une place dans un compartiment de la classe corrrespondant à celle pour laquelle ils ont pris un billet.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette prescription figure à 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 toutes classes* en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer. »

Le rapport au roi accompagnant l'ordonnance de 1846 explique, dans les termes suivants, à quel mobile répondait cette prescription, et les cas dans lesquels il semblait logique de laisser au ministre le droit d'y apporter les dérogations qu'il jugerait convenables :

« 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; aussi, nous l'avons inscrite en tête du titre III. Mais, d'un autre côté, on conçoit aussi que, dans l'intérêt même du public, cette obligation ne peut pas s'étendre à certains convois, par exemple aux convois qu'on appelle convois directs, qui ne s'arrêtent pas aux stations intermédiaires, ou qui ne s'arrêtent qu'à un très petit nombre de ces stations, et qui sont généralement animés d'une vitesse qui n'est pas encore nécessaire à toutes les classes de la société. »

L'article 16 de l'ordonnance de 1846-1901 prévoit que, par autorisation spéciale, le ministre des Travaux publics peut dispenser les compagnies, pour des espèces déterminées, de cette obligation de placer des voitures de toutes classes dans chaque train.

Les compagnies ont usé largement de cette faculté et obtenu, pour un grand nombre de trains express et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rapides, la dispense de transporter les voyageurs de 3e classe et même de 2e classe.

237. Depuis un certain nombre d'années, l'Administration a pensé que les conditions de la vie économique s'étaient modifiées depuis 1846, et que le besoin de la rapidité ne pouvait plus être considéré comme un article de luxe, mais comme un article de nécessité. Elle est donc intervenue à diverses reprises, énergiquement, pour obtenir des compagnies la diminution du nombre des trains rapides comportant l'exclusion des voyageurs des dernières classes. Les compagnies se sont prêtées dans une large mesure à cette suggestion de l'Administration.

238. Quelquefois est édictée l'exclusion des voyageurs qui n'effectuent pas, dans le train considéré, un parcours supérieur à un nombre de kilomètres déterminé. Cette disposition est fréquemment proposée par les compagnies, pour empêcher que des trains à long parcours ne soient surchargés, sans bénéfice suffisant pour elles, par l'intensité trop grande d'une circulation locale pour laquelle ils n'ont pas été créés.

239. A côté des trains ordinaires, il nous faut signaler un certain nombre de trains qui comportent des conditions de mise en marche ou d'exploitation différentes. Nous citerons d'abord les *trains légers*, dont nous avons déjà parlé dans la section II de ce chapitre. Ce sont les trains portés par « 16 essieux au plus, non compris les essieux de la locomotive, s'il y en a une, et de son tender, mais y compris les essieux de la voiture motrice, si l'appareil moteur est contenu dans un des véhicules portant des voyageurs ou des marchandises ».

Nous avons vu que les trains légers bénéficient d'un régime de faveur au point de vue du nombre des agents de la traction et des serre-freins, imposé dans un but de sécurité par l'ordonnance de 1846-1901.

L'éventualité de la création de ces trains légers n'avait pas été envisagée en 1846; elle fut prévue par un décret du 20 mai 1880, modifié le 19 septembre 1887, puis par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

un autre décret du 9 mars 1889, abrogé par le décret du 1er mars 1901.

240. Un train d'une composition plus simple encore que le train léger, est celui qui ne contient qu'une seule voiture *automotrice*.

Sur la demande de l'Administration, les réseaux de l'Orléans, du P.-L.-M., du Nord et de l'État, ont mis en marche des trains automoteurs dans certaines régions où le trafic, peu important ou saisonnier, ne justifiait pas la création de trains réguliers. Ces trains ne comprennent que deux classes pour lesquelles on perçoit les tarifs de 2e et de 3e classe. Le nombre de leurs places offertes est forcément limité et le trafic de la messagerie en est exclu. Ces trains bénéficient de la dispense d'un chauffeur.

241. Sur certaines lignes, se rencontrent des *trains-tramways*, pour lesquels on a prévu un régime analogue à celui des tramways, c'est-à-dire que le train, au lieu de s'arrêter seulement dans les stations et haltes, peut également marquer l'arrêt à des passages à niveau ne comportant pas d'installation spéciale; les billets sont délivrés par le chef de train lui-même.

242. Dans certains cas, on a autorisé les compagnies à mettre en marche des trains ne comportant pas le service des bagages, d'autres dans lesquels les voyageurs peuvent, en cas d'affluence, être transportés debout.

243. D'autre part, l'article 50 du cahier des charges prévoit que « 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 ».

Or, la coexistence d'un service de marchandises avec celui des voyageurs pouvait se concevoir au moment où les chemins de fer ont été créés, ou sur les lignes à faible trafic. Elle ne se trouve plus justifiée, soit sur les lignes à gros trafic ou de banlieue, où les trains ne marquent que des arrêts très courts dans les stations, soit pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les trains à marche rapide, pour lesquels il est essentiel de limiter la charge à remorquer.

Aussi l'Administration a-t-elle dû admettre de nombreuses exceptions au principe posé par l'article 50.

Un arrêté ministériel du 6 septembre 1878 a décidé que la prescription de l'article 50 n'était pas obligatoire pour les trains express et les trains-poste, dans lesquels les compagnies admettent exceptionnellement les voitures de 2e et de 3e classe, et qui auront été nommément désignés, tant sur les livrets soumis à l'approbation ministérielle que sur les affiches portant la marche des trains à la connaissauce du public.

En remplacement de ces trains, dits *trains exclus* les compagnies ont, d'ailleurs, été amenées à créer des trains spéciaux de *messageries.*

244. En dehors des trains qui figurent d'une façon normale sur les horaires des compagnies, il faut signaler les *trains spéciaux* ou trains extraordinaires, dont l'article 30 de l'ordonnance de 1846-1901 prévoit, dans les termes suivants, la mise en marche :

« Le ministre des Travaux publics prescrira, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre, pour l'expédition et la marche des trains extraordinaires.

« Dès que l'expédition d'un train extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement aux agents du contrôle et aux fonctionnaires désignés par le ministre des Travaux publics, avec indication du motif de l'expédition du train et de son horaire ».

Pour l'approbation de ces marches de trains, le ministre a, par des arrêtés des 19 janvier 1906 et 31 août 1906, remis aux directeurs des services de contrôle le droit de statuer par délégation Il ne s'est réservé la décision que lorsqu'il s'agit de trains de pèlerinage ou de trains de plaisir, comportant des réductions de prix. Par une circulaire en date du 13 juillet 1910, la délégation des directeurs des services de contrôle a été étendue également à ce dernier cas, toutes les fois

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que les réductions de prix consenties ne dépassent pas 50 0/0.

245. Une dernière catégorie de trains mérite un examen spécial.

L'article 43 du cahier des charges prévoit que « 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, et le nombre des places à donner, dans ces compartiments, ne pourra dépasser le 5e du nombre total des places du train ». Ces places portent le nom de « *places de luxe* » et comportent des majorations de prix, que nous indiquerons dans le chapitre de l'Exploitation commerciale.

246. Il arrive fréquemment que le matériel de luxe appartienne à des compagnies privées, par exemple, la compagnie des wagons-lits. Dans certains cas, cette compagnie organise, pour les très longs parcours, et surtout pour les relations internationales, des trains de luxe à marche rapide, composés exclusivement de places de luxe, donnant lieu à surtaxe. Il n'y a pas là une contradiction avec l'article 43 du cahier des charges, ces trains de luxe appartenant à des compagnies privées qui circulent en péage sur les réseaux des compagnies.

Il n'en est plus de même lorsque ces trains de luxe sont mis en marche directement par les compagnies concessionnaires. Pour concilier l'usage de ces trains de luxe, favorables au développement des voyages à grande distance, avec les dispositions du cahier des charges, on considère que ces trains sont établis par les compagnies, en plus du service normal, et que leur mise en marche ne les dispense pas d'avoir un nombre de trains express suffisant, dans les conditions prévues par leur cahier des charges.

Les trains de luxe sont à nombre de places limité, et les places de luxe dans les trains ordinaires sont également en nombre limité.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c) *Horaire des trains.* — 247. Il ne suffit pas que le nombre des trains soit en rapport avec les besoins du public, il faut encore que les heures auxquelles ces trains circulent conviennent aux nécessités des transports de voyageurs. Le ministre, à ce point de vue encore, a des pouvoirs discrétionnaires, en vertu de l'article 43 de l'ordonnance de 1846-1901.

248. Dans les conventions de 1883, les compagnies ont obtenu, pour les nouvelles lignes qui leur étaient concédées, le bénéfice d'une disposition exceptionnelle en vertu de laquelle la circulation des convois serait interrompue la nuit, entre 10 heures du soir et 6 heures du matin, tant que la recette brute n'atteindrait pas 15.000 francs par kilomètre, à moins que l'État ne prenne à sa charge la dépense supplémentaire.

249. L'instruction des horaires donne lieu, tous les six mois, à présentation, par chacune des compagnies, du tableau de la marche des trains réguliers du service, pour la saison qui va commencer.

L'article 43 prévoit que « avant leur mise en vigueur, et dans les délais prescrits par le ministre, ces tableaux lui seront communiqués ainsi qu'aux fonctionnaires désignés par lui, et au service du contrôle.

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

« Les horaires des trains transportant les 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 ministre 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 ».

250. Il est très fréquent que l'Administration soit saisie, à l'occasion des horaires, de réclamations ou de propositions émanant de particuliers ou, plus fréquem-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment, d'assemblées délibérantes, conseils municipaux, chambres de commerce et conseils généraux.

A plusieurs reprises, le Parlement s'est inquiété de la procédure à imposer à l'Administration pour tenir compte des vœux de ces assemblées. A la suite du dépôt d'un projet de résolution par M. Cornet, le 13 novembre 1906, la Chambre des députés a voté, sur le rapport de M. Rabier, dans sa séance du 11 juillet 1907, une motion invitant le gouvernement à consulter les assemblées délibérantes.

Pour déférer à cette invitation, une circulaire du 29 juillet 1907 a donné des règles précises pour la consultation des assemblées départementales et l'instruction des vœux émis par les autres assemblées locales, relatifs aux horaires. La consultation des conseils généraux est prévue à chaque session d'avril et d'août de ces conseils.

d) *Retard des trains.* — 251. La première condition d'un bon service de chemins de fer est la régularité.

Le ministre doit donc veiller à ce que le public ait, sur ce point, la satisfaction à laquelle il a droit.

L'article 42 de l'ordonnance de 1846-1901 dispose « qu'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 les limites déterminées par le ministre. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leurs parcours, les numéros des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard. Ces registres seront présentés à toute réquisition des agents du contrôle ».

Si le ministre constate que les retards sont trop fréquents, il doit inviter les compagnies à respecter leurs horaires.

Les livrets de marche, approuvés par le Ministre, fixent la durée des retards au delà de laquelle les trains des embranchements cessent d'attendre les trains auxquels ils doivent donner la correspondance.

252. Nous examinerons dans le chapitre VII quelles sont les sanctions civiles et pénales applicables en cas de retard des trains.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Nous indiquerons qu'un projet de loi déposé le 14 novembre 1899, qui avait pour objet l'extension de la responsabilité pénale des compagnies, créait en outre un nouveau délit, celui de « retards habituels dans la marche des trains de voyageurs ». Ce projet de loi, qui fit l'objet d'un rapport favorable de M. Castillard, ne vint pas en discussion, non plus que la proposition de loi reproduisant le projet précédent, déposée au cours de la législature suivante par M. Castillard.

Article 2. — *Conditions de confortable.*

253. Le ministre prescrit les dispositions qui lui paraissent nécessaires pour l'éclairage des gares (art. 6, § 1 de l'ordonnance de 1846-1901) (1).

De nombreuses prescriptions ministérielles visent les conditions à remplir pour assurer le transport confortable des voyageurs.

L'article 22 de l'ordonnance de 1846-1901 prévoit que « le ministre, les compagnies entendues, déterminera les précautions à prendre dans la formation des trains, pour éviter, soit au départ ou à l'arrivée, soit pendant la marche, des réactions dangereuses ou *incommodes* entre les divers véhicules ».

L'article 24 décide que « pendant la nuit et, pendant le jour, au passage des souterrains désignés par le ministre ...., les voitures destinées aux voyageurs devront être éclairées intérieurement ».

Une circulaire ministérielle du 26 mars 1900 a précisé que l'éclairage devrait être suffisant pour permettre aux voyageurs de lire, quelle que fût leur place.

---

(1) L'obligation de l'éclairage, répondant à un intérêt d'ordre public, peut être invoquée non seulement par les voyageurs, mais par toute personne ayant qualité pour circuler dans une gare (Bordeaux, 7 juin 1900. D., 1901, II, 479).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

254. Le chauffage des voitures a fait l'objet de prescriptions nombreuses. L'ordonnance de 1846 laissait de côté cette question, qui avait été réglée avec les compagnies du P.-L.-M., du Nord, du Midi, de l'Est et de l'Ouest, dans les conventions de 1875, stipulant que désormais, les wagons de dames seules devraient être tous chauffés, et en deuxième lieu, que si l'une des compagnies mettait en pratique sur son réseau un système de chauffage approuvé par le ministre, chacune des autres compagnies pourrait être mise en demeure d'étendre ce système aux voitures circulant sur son propre réseau, à moins qu'elle ne présentât à l'approbation de l'Administration un système équivalent ou préférable.

L'insertion de dispositions formelles concernant le chauffage fut proposée lors de la discussion des conventions de 1883, et repoussée.

La question a été tranchée lors du remaniement de l'ordonnance de 1846, dont le nouvel article 24 dispose « que les voitures devront être chauffées pendant la saison froide, dans les conditions approuvées par le ministre ».

Pour l'éclairage comme pour le chauffage, ce même article prévoit que « en cas d'insuffisance des mesures adoptées par la compagnie, le ministre prescrira, la compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires ».

255. Le ministre a le droit de fixer les dimensions minima des places, dans les compartiments de voyageurs.

L'ordonnance de 1846 fixait ces dimensions uniformément à 45 centimètres en largeur, 65 centimètres en profondeur et $1^{m},45$ en hauteur. L'article 12 de la nouvelle rédaction de l'ordonnance de 1846-1901 est conçue en termes plus généraux: « Les voitures devront être commodes ..... Le ministre déterminera, la compagnie entendue, quelles devront être les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur ».

L'article 32 du cahier des charges prévoit que les « voitures de voyageurs devront être faites d'après les meilleurs modèles. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes; les voitures de 1re classe seront

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

couvertes, garnies et fermées à glaces; celles de 2e classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées; celles de 3e classe seront couvertes fermées à glaces et munies de banquettes à dossier. »

256. Le même article prévoit que l'Administration pourra exiger qu'un compartient de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules. L'ordonnance de 1846 prévoyait également qu'il pourvait être réservé différents compartiments, notamment pour les fumeurs.

Un arrêté ministériel du 1er mars 1861 avait déterminé les règles applicables aux compartiments réservés, correspondant aux différentes espèces que nous venons de signaler. La légalité de cet arrêté et des sanctions qu'il édictait a été contestée, en ce qui concerne les wagons de dames seules, comme imposant une sanction pénale aux voyageurs contrevenant à une disposition contractuelle prévue seulement au cahier des charges.

Aujourd'hui, cette difficulté n'existe plus. L'article 58 de l'ordonnance de 1846-1901, dans son paragraphe 3, interdit « de se placer indûment dans un compartiment ayant une destination spéciale », et il spécifie « que les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées au paragraphe ci-dessus ».

Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs qu'elles ne comportent de places (1), ou des voyageurs en état d'ivresse (2), ou les porteurs d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les autres voyageurs (3). L'article 62 interdit l'admission des animaux, sauf dans certains compartiments (chasseurs) ou sauf le cas d'animaux de petite taille convenablement emballés.

---

(1) Art. 59.
(2) Art. 60, § 1.
(3) Art. 60, § 2.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

257. En vue d'améliorer les conditions de transport des voyageurs, le ministre des Travaux publics est intervenu à diverses reprises, pour demander aux compagnies de généraliser, dans toute la mesure du possible, les wagons à intercommunication.

Dans le même ordre d'idées, des conférences internationales pour l'unité technique du matériel de chemins de fer ont eu lieu à Berne, afin d'assurer la circulation des mêmes voitures d'un pays dans un autre.

A la suite de ces conférences, tenues en 1882, 1886 et 1907, est intervenue une entente dont les dispositions ont été rendues applicables en France par arrêtés ministériels des 31 mars 1887 et 15 juin 1908, et qui fixe :

1° Les règles applicables à la largeur de la voie, à l'écartement des essieux, à l'écartement des roues, aux dispositions des bandages, des boudins, des tampons, des attelages, des ressorts de suspension, des freins, du profil transversal, des inscriptions à porter sur les véhicules

2° Les conditions d'entretien du matériel roulant;

3° Les défectuosités permettant le refus du matériel.

Article 3. — *Hygiène.*

258. L'intervention du ministre s'exerce, depuis quelques années surtout, en vue d'assurer le transport des voyageurs, dans des conditions hygiéniques satisfaisantes.

En vertu de l'article 15 de l'ordonnance de 1846-1901, le ministre, « après avoir entendu les observations de la compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires au point de vue ..... de l'hygiène publique ».

D'autre part, l'article 60 de la même ordonnance dispose que « 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 ils auront pris place seront, dès l'arrivée, soumis à la désinfection. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les circulaires des 29 novembre 1887, 11 août 1890, 7 juillet 1904, 6 avril 1905, ont invité les compagnies à établir des water-closet dans tous les trains express effectuant des parcours longs, sans arrêt d'une certaine durée.

Des circulaires ministérielles des 13 août 1893, 26 mai 1899 et 18 juillet 1900, ont prescrit aux compagnies différentes dispositions à appliquer pour le nettoyage des voitures, et pour la désinfection et la propreté des salles d'attente.

Nous avons vu, à propos de l'arrêté de 1897 relatif au transport des matières dangereuses, que la 6e catégorie des marchandises visées à cet arrêté se compose de matières infectes, dont le transport n'est pas admis dans les trains de voyageurs. D'autre part, les dispositions insérées à l'article 24 et à l'article 71 de l'ordonnance de 1846-1901, prévoient « qu'il doit y avoir dans chaque train une boîte de secours, dont la composition sera approuvée par le ministre et dans les gares désignées par le ministre, des médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident ».

D'anciennes prescriptions imposaient aux compagnies des boîtes à opérations dans les principales gares. Cette prescription est tombée en désuétude, les opérations ne s'effectuant plus en dehors des hôpitaux.

259. Enfin, en cas d'épidémie ou de crainte de propagation de maladie contagieuse, telle que le choléra, le ministre des Travaux publics, d'accord avec le ministre de l'Intérieur, a fait prendre des décrets (1) soumettant les transports de voyageurs à des visites sanitaires et à des règles très sévères, et interdisant notamment, pendant la période critique et pour les provenances de pays contaminés, les trains d'émigrants et les trains de pèlerinages.

Par une circulaire du 13 mars 1906, le ministre a invité les compagnies à lui fournir leurs observations sur un

(1) Par exemple D, D. 27 août 1909, 1er août 1910.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

projet de règlement fusionnant toutes les règles relatives à l'hygiène et à la salubrité.

§ 2. — *Transport des marchandises.*

260. En ce qui concerne le transport des marchandises, les obligations des compagnies vis-à-vis du public sont réglées par des dispositions fixant les délais de transport que nous retrouverons dans le chapitre relatif à l'exploitation commerciale. La compagnie n'est tenue que par le délai de livraison.

Le ministre n'a donc pas à intervenir pour l'approbation des horaires, la compagnie étant libre de les établir comme elle l'entend, pourvu que les transports arrivent à destination dans les délais réglementaires.

En vertu de son pouvoir supérieur de contrôle, le ministre se préoccupe cependant de veiller à ce que les compagnies soient en mesure d'exécuter dans les délais règlementaires, en dehors des cas de force majeure, tous les transports qui se présentent. C'est dans ce sens qu'il prescrit aux compagnies d'avoir à leur disposition une quantité suffisante de matériel roulant. Des circulaires assez nombreuses ont invité le service du contrôle à veiller à l'exécution de ces prescriptions.

Les installations fixes, le personnel, doivent être également à la hauteur des besoins du trafic.

D'une façon générale, les prescriptions relatives à cette matière ont été résumées dans le nouvel article 65 de l'ordonnance de 1846-1901, ainsi conçu :

« Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant, sont insuffisants pour permettre à la compagnie d'assurer, dans les circonstances normales, la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et les tarifs, la compagnie, sur la mise en demeure qui lui sera adressée par le ministre, devra prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

« Faute par elle d'avoir présenté au ministre, dans le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

délai imparti par la mise en demeure des propositions ou des projets suffisants, le ministre statuera directement. »

261 Les prescriptions relatives à l'hygiène trouvent également leur application en ce qui concerne les transports des marchandises et des animaux.

La loi du 21 juillet 1891 a, dans son article 5, imposé à tous les entrepreneurs de transports par terre et par eau l'obligation de désinfecter les voitures ayant servi au transport des bestiaux. L'article 37 de la même loi dispose que la désinfection des wagons aura lieu par les soins des compagnies et que les frais de l'opération seront fixés par le ministre, Cette loi a été complétée par un règlement d'administration publique, en date du 22 juin 1882.

Les règles relatives à l'hygiène, en ce qui concerne les transports de bestiaux sont édictées, d'accord, par le ministre des Travaux publics et le ministre de l'Agriculture. Nous citerons notamment un arrêté du 30 avril 1883, autorisant la perception des frais de désinfection par les compagnies, un arrêté du 26 mai 1903, complété le 13 mars 1906, relatif aux mesures générales de désinfection et de surveillance pour le matériel roulant et pour les installations fixes, quais, fosses à fumier, gares, gares frontières, etc. et une circulaire du 1er avril 1908 qui a précisé, dans des instructions de détail, l'application des arrêtés précédents.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE VI

EXPLOITATION COMMERCIALE

SECTION PREMIÈRE

DES TARIFS

Il n'est pas d'industrie jouant dans la vie économique d'un pays, un rôle plus considérable que celle des transports; elle élargit les marchés, facilite les échanges, et, par l'accroissement des débouchés qu'elle procure, concourt directement à l'augmentation de la production nationale. On comprend dès lors quelle répercussion peuvent avoir sur le commerce et sur l'industrie les variations qui affectent le prix des transports. Aussi les compagnies de chemin de fer, jouissant en France d'un monopole de fait, ne sont-elles pas libres d'établir arbitrairement leurs tarifs et la puissance publique est-elle intervenue pour déterminer les conditions dans lesquelles elles peuvent faire varier les prix qu'elles sont en droit de réclamer aux usagers.

§ 1. — *Différentes espèces de tarifs.*

262. Si on se place au point de vue de leur nature légale et des conditions d'application qui les régissent, on peut distinguer les tarifs légaux, les tarifs généraux et les tarifs spéciaux.

Les *tarifs légaux* sont les prix maxima que les compagnies sont autorisées à percevoir pour les opérations

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'elles effectuent. Ils sont inscrits dans les cahiers des charges dont l'article 42 dispose :

« 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. »

Le tarif ainsi fixé par le cahier des charges a reçu la dénomination de tarif *légal* ; on l'appelle également tarif *plein* ou tarif *maximum*. Les prix qu'il détermine se décomposent en deux éléments : le péage et le prix du transport proprement dit, le péage correspondant aux charges du capital de premier établissement et le prix du transport aux frais d'exploitation.

En fait, ces deux éléments sont confondus, les taxes exigées par les compagnies se présentant sous la forme de taxes simples. Le seul intérêt pratique de cette distinction n'apparaît qu'au cas où une compagnie, usant de la faculté que lui réserve l'article 61 du cahier des charges, fait circuler ses trains sur les lignes d'une autre compagnie; en ce cas, l'article 42 décide « que celle-ci n'aura droit qu'au prix fixé pour le péage ».

263. Il faut assimiler aux tarifs légaux le tarif exceptionnel et celui des frais accessoires fixés non plus par le cahier des charges mais par le ministre qui reçoit ainsi de la loi une sorte de délégation.

Le *tarif exceptionnel* est celui qui arrête le prix de transport des marchandises encombrantes, dangereuses, des objets de valeur, des petits colis, etc.

Les *frais accessoires* sont destinés à rémunérer les compagnies d'un certain nombre d'opérations qu'elles effectuent en dehors du transport proprement dit; ils constituent ce que l'on appelle généralement les charges terminales et s'appliquent à l'enregistrement, à la manutention, au pesage, au comptage, au magasinage des marchandises, à leur transmission d'un réseau à l'autre,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au stationnement des wagons et aux opérations en douane.

264. *Tarifs généraux. Tarifs spéciaux.* — Sauf pour le transport des voyageurs, le tarif légal n'a plus qu'une existence en quelque sorte théorique. Établi à une époque déjà ancienne il ne correspond plus aux besoins économiques actuels.

En vue d'accroître leur trafic, les compagnies, conformément au droit que leur reconnaît l'article 48 du cahier des charges, ont consenti, avec l'approbation de l'Administration, d'importantes réductions sur les prix qu'il comporte. Les tarifs qui sont appliqués se divisent en deux catégories, les tarifs *généraux* et les tarifs *spéciaux*, les premiers s'appliquant avec des conditions ne comportant aucune restriction, pour le public, par rapport aux dispositions du cahier des charges, les seconds, au contraire, étant ceux dont l'application est subordonnée à des conditions restrictives, que les voyageurs ou les expéditeurs acceptent en échange d'une réduction de prix (1).

265. Si l'on considère le domaine d'application des tarifs, on peut les diviser en tarifs *intérieurs*, s'ils ne concernent qu'un seul réseau, ou tarifs *communs* s'ils contiennent des prix qui s'appliquent à plusieurs réseaux. Les tarifs communs réalisent fictivement l'unité de réseau et présentent généralement, pour des raisons que nous examinerons plus loin, des prix plus avantageux que ceux résultant de la combinaison des tarifs intérieurs.

En grande vitesse, les tarifs généraux sont uniformes sur tous les réseaux (sauf sur le réseau d'État où ils sont plus réduits) et applicables à l'intérieur de chaque réseau ou en trafic commun.

En petite vitesse il n'y a pas de tarif général commun. On doit donc combiner les prix des tarifs intérieurs pour

---

(1) V. aux n°· 343 et 424, certains tarifs spéciaux qui, exceptionnellement présentent une majoration par rapport au tarif général.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les parcours empruntant plusieurs réseaux. Les tarifs spéciaux comprennent au contraire de nombreux tarifs communs avec des chemins de fer français ou étrangers, ou même avec des compagnies de navigation.

266. En tenant compte de ces différentes catégories, on peut diviser les tarifs spéciaux en :

1° Tarifs intérieurs applicables sur un seul réseau;

2° Tarifs communs applicables sur plusieurs réseaux français;

3° Tarifs internationaux;

4° Tarifs de transit et d'exportation.

On désigne ces tarifs par des numéros :

Les numéros 1, 2, 3 désignant les tarifs intérieurs;

Les numéros 101, 102, 103 désignant les tarifs communs entre les chemins de fer français pour le trafic intérieur;

Les numéros 201, 202, 203 désignant les tarifs communs avec les chemins de fer étrangers et les compagnies de navigation;

Les numéros 301, 302, 303 désignant les tarifs communs entre chemins de fer d'exportation et de transit français;

Les numéros 401, 402, 403 désignant les tarifs communs avec les chemins de fer étrangers et les compagnies de navigation jouant exclusivement pour l'exportation ou le transit.

Comme types de tarifs communs *internationaux*, nous citerons les tarifs franco-allemands, franco-austro-hongrois, franco-allemands-russes qui régissent les transports des principales marchandises échangées entre les Administrations des pays contractants. Comme tarifs communs avec des compagnies de navigation, nous citerons les tarifs P. V. 400 *bis* applicables de certaines gares françaises à destination de l'Amérique du Sud, des au delà de Suez, etc.

267. Les *tarifs de transit* sont destinés à favoriser le transit, par les voies françaises, des marchandises étrangères et à permettre à nos ports de lutter contre leurs concurrents étrangers.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De nombreuses critiques ont été dirigées contre les tarifs de transit. Ils ne sont point, en effet, sans exercer quelque influence sur la production nationale; favorisant le transport des produits étrangers, ils peuvent avoir pour conséquence de permettre à ces derniers de concurrencer victorieusement les nôtres sur les marchés internationaux. Aussi, par des lettres annexées aux conventions de 1883, les compagnies ont-elles pris l'engagement d'appliquer, lorsqu'elles en seraient requises, les prix de transit aux expéditions faites sur l'étranger par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie, et même par toutes les gares situées sur les embranchements, de part et d'autre de l'itinéraire direct, dans une zone de 50 kilomètres, sous la condition que ce parcours ne soit pas plus long que le parcours total effectué en transit; ces tarifs sont applicables comme prix d'exportation jusqu'à la frontière. La mesure est aujourd'hui généralisée en vertu d'une clause insérée dans les conditions d'application des tarifs spéciaux P. V.

268. Il est des tarifs spéciaux dits *d'exportation*, s'appliquant uniquement aux transports de marchandises françaises à destination de l'étranger. L'application de ces tarifs est subordonnée à certaines conditions, notamment à la justification de l'exportation des marchandises; aussi, presque toujours, ne sont-ils appliqués que par voie de détaxe, la compagnie percevant tout d'abord le prix des tarifs intérieurs et, sur le vu des justifications de sortie, remboursant à l'expéditeur la différence entre le prix perçu et celui du tarif d'exportation.

Il faut rapprocher des tarifs d'exportation, comme ayant le même but, les tarifs réduits accordés par certaines compagnies, par voie de détaxe, aux matières premières ayant servi à fabriquer des produits exportés. On peut citer comme exemple les détaxes accordées par le réseau du Nord (Tarif P. V. 30) pour les sucres bruts expédiés des sucreries sur les raffineries, soit directement, soit après passage aux entrepôts et exportés après raffinage, ou par la compagnie d'Orléans (Tarif

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

P. V. 23) aux pailles de seigle expédiées sur les papeteries de son réseau pour la fabrication des papiers d'emballage exportés par ces usines.

269. A l'inverse des tarifs d'exportation, *les tarifs d'importation* ou de *pénétration* ont pour but de favoriser l'introduction en France des marchandises étrangères. De très nombreuses critiques ont été dirigées contre ces tarifs; aussi, en 1883, dans les lettres annexées aux conventions, les compagnies ont-elles déclaré se mettre à la disposition de l'administration pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve que les marchandises considérées ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport. Tous les tarifs qui ont paru de nature à porter préjudice à la production nationale ont été supprimés, à la suite de deux études approfondies faites par le comité consultatif des chemins de fer.

Les tarifs dits de *provenance* ou de *destination* ne sont que des tarifs d'importation ou d'exportation dont l'application est limitée soit aux importations venant d'un lieu ou d'un pays déterminés, soit aux exportations destinées à un lieu déterminé.

270. *Les tarifs de concurrence* ne constituent point des tarifs d'une espèce particulière, mais bien des tarifs qui, comme leur nom l'indique, ont pour but, grâce aux avantages qu'ils offrent aux expéditeurs, de permettre à la compagnie qui les offre de lutter victorieusement contre une entreprise de transport concurrente; c'est ainsi que la compagnie du Midi a été forcée d'abaisser ses tarifs entre Bordeaux et Cette pour lutter contre la concurrence que lui faisait la batellerie sur le canal du Midi (1).

---

(1) V. *infra*, n° 388.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

271. En cas de concurrence entre chemins de fer, on donne le nom de *tarifs de détournement* ou de *couverture* aux tarifs appliqués, respectivement, en vue de faire suivre à la marchandise transportée un itinéraire autre que celui qu'elle devrait normalement parcourir ou pour assurer le passage par ce dernier itinéraire des marchandises susceptibles d'en être détournées. Mais les règles relatives au partage de trafic, que nous examinerons ultérieurement, sont venues limiter dans beaucoup de cas la concurrence, les compagnies s'entendant entre elles pour déterminer l'itinéraire que doit suivre une marchandise qui pourrait passer indifféremment soit par une ligne, soit par une autre.

§ 2. — *Forme des tarifs.*

272. Pour calculer les taxes à faire payer aux différentes expéditions, on peut recourir à deux procédés différents correspondant aux tarifs à forme de *barèmes* ou aux *prix fermes.*

Dans le premier procédé, on obtient, pour toutes les marchandises d'une même catégorie expédiées d'une gare quelconque à une gare quelconque du réseau, la taxe à appliquer, dans chaque cas, au moyen d'une formule générale qui permet de déterminer tous les prix de transport dès que l'on connaît la longueur kilométrique du parcours à effectuer. Dans ce système le prix à payer dépend donc essentiellement de la distance.

Le prix ferme est au contraire établi sans que l'on tienne compte de la distance et n'est applicable que pour une marchandise transportée entre deux points déterminés.

273. Indépendamment des frais nécessités au départ et à l'arrivée, notamment par le chargement et le déchargement des marchandises, que l'on désigne sous la dénomination de frais accessoires et qui ne sont généralement pas compris dans les barèmes; ceux-ci comportent des prix qui varient suivant la distance parcourue; ils

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

peuvent être soit proportionnels, c'est-à-dire avoir une base constante à toute distance, soit différentiels, c'est-à-dire avoir une base qui décroît à mesure que la distance augmente; la base d'un barème est le prix payé pour chaque tonne de marchandise (ou pour chaque voyageur) transportée à un kilomètre.

274. Le barème le plus simple est le barème proportionnel. Les inconvénients de ce mode de tarification s'aperçoivent immédiatement; lorsque les distances sont considérables, de semblables tarifs ne tardent pas à devenir prohibitifs. Aussi la plupart des barèmes applicables aux marchandises sont-ils différentiels; il en est deux types principaux : le barème à palier et le barème du système belge.

Le barème à palier est celui qui fixe un même prix pour certaines coupures de distances. On en trouve un exemple dans le cahier des charges qui prévoit, pour la 4e classe des marchandises, les prix suivants :

0 fr. 08 par kilomètre pour les transports dont la distance totale est inférieure à 100 kilomètres.

0 fr. 05 par kilomètre pour les transports dont la distance est comprise entre 100 et 300 kilomètres.

0 fr. 04 par kilomètre pour les transports dont la distance dépasse 300 kilomètres.

Si l'on calculait le prix des transports d'après ces bases on arriverait aux résultats suivants :

Pour un parcours de 80 kilomètres le prix du transport serait de 6 fr. 40;

Pour un parcours de 120 kilomètres le prix de transport serait de 6 francs;

Pour un parcours de 260 kilomètres le prix du transport serait de 13 francs;

Pour un parcours de 320 kilomètres le prix de transport serait de 12 fr. 80.

Pour corriger cette anomalie, le cahier des charges spécifie que le prix applicable dans chaque échelon de l'échelle des distances ne dépassera pas celui qui est applicable à la plus courte distance de l'échelon supérieur, par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

exemple dans l'espèce, 5 francs pour le premier échelon, 12 francs pour le second; il en résulte que ce tarif présente un prix invariable entre 62 et 100 kilomètres, entre 240 et 300 kilomètres.

On peut aussi décider que les prix ne varieront que de 5 en 5, de 10 en 10 ou de 20 en 20 kilomètres.

Aujourd'hui la plupart des barèmes sont établis d'après une formule employée pour la première fois par le réseau d'État belge; aussi les a-t-on dénommés barèmes du système belge. On scinde, dans ce système de tarification, le parcours en plusieurs fractions, on applique à chacune d'elles une base différente et on fait la somme des prix partiels obtenus. Ainsi la marchandise devra acquitter 10 centimes par tonne et par kilomètre de 1 à 100 kilomètres, 8 centimes de 101 à 200 kilomètres, 5 centimes de 201 à 300 kilomètres, et ainsi de suite.

275. Afin de rendre plus aisée la comparaison entre ces divers modes de tarification on peut en donner une représentation graphique. On porte sur un axe horizontal des longueurs proportionnelles aux distances, et sur un axe vertical des longueurs proportionnelles aux prix perçus; l'intersection des perpendiculaires abaissées des points placés sur chacun de ces axes indique le prix demandé pour la distance déterminée.

En réunissant par une ligne les divers points d'intersection on obtient la représentation graphique du barème.

276. *Distances d'application.* — D'après l'article 42 du cahier des charges, la perception des taxes doit avoir lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus, tout kilomètre entamé étant compté comme parcouru en entier; à côté cependant des distances légales, que l'on appelle aussi distances réelles et qui, déterminées à la suite d'un chaînage contradictoire de chaque ligne lors de la réception des travaux, sont homologuées par le ministre, il existe des distances à compter ou d'application d'après lesquelles sont établis certains tarifs.

Les distances d'application sont quelquefois supé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rieures aux distances réelles et ont alors pour but de permettre au transporteur, par une majoration de prix du transport, de se rémunérer de dépenses extraordinaires effectuées lors de la construction de la voie ou de la traction très coûteuse sur des lignes à fortes rampes. C'est ainsi que les parcours empruntant la ligne qui traverse la Garonne à Bordeaux sont majorés d'un kilomètre par chaque somme de 300,000 francs dépensée par les compagnies concessionnaires dans la construction du pont. L'allongement fictif total est de 5 kilomètres.

277. Le plus souvent, les distances d'application sont inférieures aux distances réelles; elles ont alors pour but, par une réduction fictive du parcours, de tenir compte de certaines circonstances telles que les détours de la voie ferrée ou de permettre au chemin de fer de soutenir la concurrence d'autres voies de communication.

On peut citer, dans le premier cas, l'exemple de la distance d'application du Havre à Caen, fixée à 160 kilomètres (au lieu d'une distance réelle de 251 kilomètres) et qui correspond approximativement à la longueur d'une ligne directe de Quillebœuf à Port-Jérôme, concédée autrefois à la Compagnie de l'Ouest et dont l'exécution se heurte à de grosses difficultés techniques et financières.

Sur le réseau du Nord, afin de permettre au chemin de fer de lutter contre la navigation intérieure, on a admis, pour les ports de Calais et de Dunkerque, situés respectivement à 293 et 304 kilomètres de Paris, à 109 et 87 kilomètres de Lille, des distances d'application égales de 267 kilomètres pour Paris et de 72 kilomètres pour Lille.

Le système des distances d'application constitue en réalité, pour des relations déterminées, un prix ferme généralisé puisqu'il est applicable à toutes les catégories de marchandises.

278 *Barèmes applicables de ou pour certaines localités. — Prix fermes.* — Le mode de taxation des transports d'après des distances réelles ou fictives ne permet

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

point de répondre à toutes les nécessités du commerce et de l'industrie; aussi les Compagnies de chemins de fer ont-elles été amenées à établir un système de tarification comportant des prix réduits, applicables à certains transports effectués entre des points déterminés et pour la fixation desquels la considération de la distance parcourue n'exerce pas une influence prépondérante.

279. Ces tarifs peuvent se présenter sous la forme de barèmes applicables aux expéditions de marchandises déterminées faites de toutes les gares d'un même réseau à un endroit déterminé ou inversement d'un endroit déterminé à toutes les gares d'un réseau; ils constituent alors des tarifs de destination ou de provenance. Mais la plupart d'entre eux sont constitués par des prix tout faits ou *prix fermes* qui s'appliquent aux transports de certaines marchandises effectués entre deux gares déterminées.

On voit l'avantage considérable qui résulte, pour une industrie, de l'application d'un prix ferme au transport des matières premières qu'elle met en œuvre; par contre, on comprend aisément quel danger il peut en résulter pour les industries concurrentes. Nous n'avons pas à discuter ici les critiques très vives qui ont été formulées contre le système des prix fermes. On leur a reproché d'être arbitraires, injustes, d'être contraires au principe du cahier des charges qui décide que le prix de transport doit être fixé d'*après la distance* et de constituer des traités particuliers également interdits. Aucune de ces critiques ne serait fondée si l'on n'établissait des prix fermes que dans les cas où les tarifs existants empêchent des transports de s'effectuer et où la situation financière de la Compagnie intéressée ne lui permet pas de procéder à un abaissement général du tarif par barème. La difficulté est précisément d'apprécier si ces conditions sont remplies. Le ministre, saisi d'une proposition de prix ferme, est d'autant plus embarrassé qu'il reçoit en même temps les réclamations nombreuses que ce prix ferme suscite et qu'il craint de fausser les conditions normales de la con-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

currence. Aussi, depuis de longues années, le comité consultatif des chemins de fer, conseil du ministre en matière de tarifs, considère-t-il le barème kilométrique à base décroissante comme la règle et les prix fermes comme l'exception. Il poursuit la suppression de ceux qui existent et leur remplacement par des barèmes toutes les fois qu'il ne doit pas en résulter de relèvements de plus de 5 0/0 et il n'en approuve de nouveaux qu'en exigeant des Compagnies l'engagement de proposer, sur la réquisition de l'Administration, des avantages semblables pour les transports similaires en provenance ou à destination des centres de production ou de consommation qui se trouveraient dans des conditions analogues.

On ne peut plus d'ailleurs reprocher aux prix fermes de constituer des traités particuliers destinés à favoriser non pas une industrie, mais seulement un industriel, depuis que l'application des clauses des stations intermédiaires et de la soudure, inscrites dans les conditions générales d'application des tarifs spéciaux, ont permis, comme nous l'exposerons plus loin, d'étendre le bénéfice de ces tarifs réduits aux industriels situés, soit sur le parcours, soit en dehors, et acceptant de faire, dans les mêmes conditions, les expéditions de la même nature. On peut se demander seulement si cette extension du bénéfice des prix fermes, motivée par un désir respectable d'égalité, ne fait pas précisément échec au principe posé plus haut qui consiste à n'accorder ces réductions exceptionnelles de tarifs que pour les cas exceptionnels où elles sont justifiées.

§ 3. — *Etablissement des tarifs.*

Nous allons examiner successivement les pouvoirs du Parlement en matière de tarification, le droit d'homologation, la procédure de l'homologation et le droit d'initiative du ministre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Article premier. — *Pouvoirs du Parlement en matière de tarification.*

280. Le Parlement intervient en matière de tarifs lorsqu'il approuve les cahiers des charges qui arrêtent le tarif légal ou le tarif maximum que les Compagnies sont autorisées à percevoir. Ce tarif légal est fixe.

Les premières concessions de chemins de fer avaient prévu que ce tarif maximum pourrait être l'objet d'une revision toutes les quinze années (1); cette disposition, effacée en 1840 du cahier des charges de la Compagnie d'Orléans à l'occasion d'un remaniement de celui-ci, n'a plus été reproduite depuis.

281. Il en résulte que l'accord avec les Compagnies a été nécessaire pour réaliser les modifications apportées au tarif légal depuis cette époque. On peut citer une première modification en 1857 où le tarif légal des marchandises des deux premières classes a été abaissé de 2 centimes, et celui de la 3e classe de 4 centimes. On peut citer de même, en 1863, la création d'une quatrième classe de marchandises comportant des taxes inférieures.

282. Depuis cette époque, le Parlement s'est, à différentes reprises, inquiété de l'exploitation commerciale des chemins de fer. Plusieurs fois il a songé à augmenter les pouvoirs de l'État en matière de tarifs.

Au mois de mars 1877, à propos du projet de cession du réseau des Charentes à la Compagnie d'Orléans, la Chambre des députés votait une résolution, réclamant

---

(1) Citons l'article 6 de la loi du 7 juillet 1838 concédant la ligne de Paris à Orléans : « Cinq ans après l'achèvement des travaux, le tarif inséré au cahier des charges pourra être *revisé législativement* et modifié quant à la proportion relative attribuée au péage et au transport, et quant à la classification des divers objets soumis aux taxes. Cette revision sera renouvelée tous les quinze ans, sans préjudice de celle qui est autorisée par l'article 3 du cahier des charges ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« l'établissement de garanties sérieuses et de règlements qui assurent à l'État l'exercice permanent de son autorité sur les tarifs et sur le trafic ».

En 1882, une commission extra-parlementaire, nommée par M. Hérisson, ministre des Travaux publics, proposait de donner au ministre « la faculté de proposer des modifications de tarifs, qui seraient homologuées sur l'avis favorable d'une commission spéciale de laquelle feraient partie les représentants des Compagnies ».

Cette proposition ne fut pas retenue par le ministre. Elle fut reprise, sans succès, comme amendement au moment de la discussion des conventions de 1883.

283. Le 27 mars 1886, fut voté par la Chambre des députés un ordre du jour chargeant la commission des chemins de fer « de proposer les mesures législatives propres à fortifier les droits et l'autorité de l'État en matière de chemins de fer ». Cette commission n'épuisa le mandat qui lui était confié qu'en ce qui concerne les tarifs. M. Camille Pelletan, rapporteur, déposa, le 12 mars 1889, au nom de la commission, une proposition de loi « sur les tarifs de chemins de fer ».

Cette proposition avait pour objet d'imposer aux Compagnies l'application de certaines règles généralement suivies (application d'office du tarif réduit, clause des station non dénommées, soudure), de leur interdire, en dehors de quelques exceptions déterminées, de s'exonérer de leur responsabilité en cas de perte ou avarie, de réglementer le transport par wagon complet et le groupage, de mettre en vigueur différentes dispositions de nature à empêcher que les tarifs d'exportation, d'importation ou de transit ne favorisent les marchandises ou ports étrangers au détriment des marchandises et ports français. L'innovation essentielle de la proposition de loi était de donner au ministre, en cas de désaccord entre les Compagnies et lui pour l'établissement de nouveaux tarifs, le droit de procéder d'office à l'établissement de nouvelles taxes. Une commission des tarifs devait enfin être créée, munie de pouvoirs très étendus et investie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'un droit suprême d'interprétation des lois et cahiers des charges.

284. Le comité consultatif des chemins de fer, saisi par le ministre des Travaux publics de l'examen de cette proposition de loi, estima que les dernières dispositions n'étaient pas susceptibles d'être accueillies, mais que l'on pouvait retenir la plupart des autres avec quelques modifications. Sur le rapport de M. Waddington, en date du 17 janvier 1891, il émit l'avis qu'il y avait lieu de déposer un projet de loi établi sur les bases suivantes : codification des dispositions réglementaires en matière de tarifs, obligation pour les Compagnies d'appliquer le tarif minimum en cas d'absence de toute indication d'itinéraire de la part de l'expéditeur, généralisation de la clause des stations intermédiaires, faculté de soudure, extension à l'exportation des tarifs de transit dans la zone de 50 kilomètres, modification de la clause de responsabilité des Compagnies dans le sens de l'article 31 de la convention internationale de Berne, enfin exclusion, pour les relations avec les ports étrangers, de prix fermes faisant ressortir une base kilométrique inférieure à celle des prix perçus sur le même réseau pour les relations avec les ports français, sous la réserve que le ministre aurait la faculté, après avis conforme du comité consultatif et du Conseil d'État, d'admettre, dans certaines espèces, des exceptions à ces règles.

285. C'est sur ces bases que fut déposé, le 17 mars 1891, par M. Yves Guyot le projet de loi « sur le transport des marchandises, par les chemins de fer d'intérêt général ».

La commission des chemins de fer repoussa le projet du Gouvernement et adopta de nouveau la proposition de loi de M. Pelletan qui ne vint pas en discussion.

Elle fut déposée une seconde fois par son auteur, le 19 décembre 1893.

De son côté, M. Jonnart déposait à nouveau, le 26 avril 1894, le projet de loi Yves Guyot, modifié sur quelques points secondaires et qui ne fut pas non plus discuté.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La plupart des dispositions qui étaient contenues dans ces propositions ont perdu une grande partie de leur intérêt ou ont été acceptées par les Compagnies.

Seule, la partie relative à la responsabilité du transporteur a fait l'objet, sous une forme plus rigoureuse que celle du premier texte proposé, de la loi du 17 mars 1905, connue généralement sous le nom de loi Rabier.

286. L'intervention législative en matière de tarifs soulève deux questions intéressantes.

1° Le législateur peut-il, sans violer les conventions, étendre les droits de l'État, soit en donnant par une loi une interprétation de certaines dispositions du cahier des charges, soit en soumettant la tarification à certaines règles qui auraient pour conséquence nécessaire l'abaissement d'une partie des tarifs? C'était la thèse soutenue par M. Pelletan dans sa proposition : « Le régime des conventions étant maintenu, il ne faut pas dire que le législateur n'a, sur les tarifs, que les droits qui lui sont nettement reconnus par les conventions, mais, au contraire, qu'il a tous ceux qui ne sont pas nettement exclus par un de leurs articles. En ce qui concerne les règles générales d'après lesquelles les prix doivent être établis et appliqués, aucun article des cahiers des charges n'a aliéné et ne pouvait aliéner le droit du législateur à les établir. »

Cette argumentation spécieuse a été à juste titre combattue dans les exposés des motifs des projets de loi de MM. Yves Guyot et Jonnart dans les termes les plus nets : « L'interprétation des contrats, en cas de désaccord entre les parties intéressées, ne peut être faite que par les juges compétents... Quant à imposer indirectement, comme conséquence d'une loi soumettant les tarifs à certains principes généraux, des abaissements que les pouvoirs publics ne se sont pas réservé le droit d'imposer directement, ce serait éluder les engagements de l'État et non les respecter. »

Si l'intervention législative vis-à-vis de concessionnaires liés à l'État par des contrats, est toujours

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

difficile à justifier et peut, dans certains cas, donner lieu à indemnités en faveur des contractants, cette intervention ne peut s'admettre en matière de tarifs ; car les taxes que le concessionnaire a le droit de percevoir constituent précisément le mode de paiement, le prix du travail public qu'il a exécuté, du service public qu'il exploite.

287. Une seconde question très délicate se pose. Si le législateur n'a pas le droit de modifier les droits réciproques de l'État et des Compagnies pour l'établissement des tarifs, personne ne lui conteste le droit de décider que les tarifs à établir devront, dans l'avenir, remplir certaines conditions auxquelles les Compagnies dans leurs propositions, le ministre dans ses homologations devront se conformer.

288. Mais quel est l'effet des nouvelles dispositions légales vis-à-vis des tarifs anciens ? L'hypothèse que nous envisageons ici s'est présentée après le vote de la loi du 17 mars 1905 à propos des très nombreux tarifs spéciaux des Compagnies qui contenaient une clause d'irresponsabilité devenue illégale.

Faut-il, dans ce cas, appliquer d'une façon générale l'article 1172 du Code civil d'après lequel « la condition prohibée par la loi rend nulle la convention qui en dépend » ? Faut-il annuler tous les tarifs contenant cette clause ? Les Compagnies ont longtemps soutenu cette thèse, déclarant que les taxes homologuées dans des conditions déterminées étaient leur propriété, que les droits de l'État se réduisaient au retrait total de l'homologation, sans qu'il lui fût possible d'imposer aux Compagnies le maintien des taxes tout en supprimant ou en transformant les conditions d'application.

289. Cette prétention, si elle était fondée, aurait, en fait, pour résultat de paralyser entièrement l'action du législateur; le ministre ne pourrait, en effet, retirer les homologations accordées à ces tarifs spéciaux, car ce retrait laisserait le public en présence des maxima prohibitifs du cahier des charges, ou, tout au moins,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des taxes excessives des tarifs généraux. Il ne resterait au ministre que la possibilité d'un rachat, mesure disproportionnée avec le but à atteindre.

290. Cette thèse nous paraît excessive. Nous estimons qu'il convient, en l'espèce, d'appliquer l'article 1172 du Code civil, mais que son application ne saurait annuler tous les tarifs où figure la clause devenue illégale. Il faut qu'en raison des circonstances de fait l'insertion de cette clause ait été une *condition* véritable et *déterminante* de la concession du tarif réduit pour que sa nullité entraîne celle du tarif.

291. En appliquant ce principe aux tarifs spéciaux qui contenaient la clause d'irresponsabilité prohibée par la loi du 17 mars 1905, on devait reconnaître que la loi nouvelle ne pouvait faire tomber que les tarifs applicables aux marchandises fragiles et délicates et non ceux qui concernaient les marchandises, telles que les charbons, pour lesquelles la question des avaries de route ne présente qu'un intérêt insignifiant.

292. C'est en fait cette solution qui a été adoptée d'accord entre le ministre et les Compagnies.

Celles-ci ont supprimé purement et simplement la clause devenue illégale des très nombreux tarifs rentrant dans la seconde catégorie et le ministre a autorisé pour les autres, de légers relèvements de taxes que les Compagnies ont récemment renoncé à percevoir (1).

Article 2. — *Droit d'homologation.*

293. L'établissement d'un tarif nécessite l'intervention du concessionnaire et du ministre des Travaux publics.

Le premier possède en cette matière l'initiative, le

---

(1) La proposition de retrait de ces relèvements a été homologuée par décision ministérielle du 3 août 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ministre n'ayant que le pouvoir d'accepter ou de repousser en bloc les propositions du concessionnaire.

294. Le droit du ministre d'homologuer les tarifs perçus par les Compagnies a une double origine; il dérive non seulement des dispositions contractuelles du cahier des charges, mais il tire également sa source de ce pouvoir réglementaire et de police que l'Etat possède en matière d'exploitation de chemins de fer.

A l'heure actuelle, le droit d'homologation est prévu d'une part par l'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 modifié par le décret du 1er mars 1901, aux termes duquel: « Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des Travaux publics », et d'autre part, par l'article 48 du cahier des charges, d'après lequel: « Toute modification de tarifs 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. »

295. De cette double origine du droit d'homologation, il résulte que, si l'initiative de toute modification aux taxes à percevoir appartient nécessairement au concessionnaire, l'autorité supérieure a un droit de contrôle absolu sur les propositions de la Compagnie. Pendant longtemps les Compagnies ont discuté la nature et l'étendue de ce pouvoir de contrôle ; elles soutenaient que le droit du ministre se bornait à la vérification de la légalité de la taxe; dès lors, si les tarifs proposés restaient dans la limite du cahier des charges et si la procédure prescrite avait été exactement observée, l'homologation était de droit. C'est avec raison que les pouvoirs publics ont toujours repoussé cette doctrine, que les tribunaux compétents avaient condamnée, et que les Compagnies ont fini par abandonner au moment de la conclusion des conventions de 1859. Le droit d'homologation apparaît, en effet, non seulement comme le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

contrepoids nécessaire du monopole de fait dont jouissent les Compagnies, mais il est également indispensable pour empêcher que celles-ci, en élevant ou en abaissant les taxes, même dans la limite du cahier des charges, ne viennent ainsi apporter des perturbations dans l'activité nationale en favorisant une branche de l'industrie, par les facilités apportées à l'écoulement de ses produits, au détriment des industries concurrentes.

L'obligation de l'homologation des tarifs est absolue. Aucun tarif ne peut être appliqué sans cette formalité, même si les taxes prévues sont celles du tarif maximum de la concession (1).

ART. 3. — *Procédure de l'homologation.*

296. Cette procédure est réglée par le titre V de l'ordonnance de 1846 modifiée par le décret du 1er mars 1901.

Aux termes de l'article 49 : « Lorsque la Compagnie veut apporter quelques changements aux prix autorisés, elle doit en donner avis au ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés et au service du contrôle. » Le public doit être informé également par des affiches des changements de prix soumis à l'approbation du ministre; cet affichage doit avoir une durée minima d'un mois. Le but de cette publicité est d'avertir les intéressés des modifications proposées aux prix des transports et de leur permettre de produire leurs réclamations.

Plus spécialement, en vertu des circulaires du 15 février 1862 et du 23 août 1875, les préfets doivent communiquer aux chambres de commerce les propositions des Compagnies. Ces établissements publics, en vertu de l'article 12, paragraphe 3, de la loi du 9 avril 1898 doivent

(1) Cass. civ. 28 décembre 1896. D. 1897, I, 281.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

donner leur avis sur les taxes destinées à rémunérer les services de transport concédés dans leur circonscription par l'autorité publique. La procédure réglementaire ne prévoyait que la consultation des chambres de commerce situées dans les départements traversés par les transports directement visés par les modifications de tarifs proposées. Or il arrive fréquemment que les nouveaux tarifs peuvent avoir une répercussion considérable sur des industries concurrentes situées dans des régions toutes différentes; aussi, a-t-on jugé utile, par la publication, dans le *Journal officiel* du lundi, des propositions des Compagnies, de mettre toutes les chambres de commerce de France à même de présenter leurs observations. Un extrait de l'*Officiel* leur est adressé gratuitement chaque semaine par l'Administration.

297. Les propositions des Compagnies adressées au ministre sont l'objet d'une instruction minutieuse par les soins du service du contrôle commercial représenté, aux divers degrés de la hiérarchie, par l'inspecteur particulier, le contrôleur général et le directeur du service. L'enquête doit recueillir l'avis des ingénieurs des ports de mer, des voies navigables et des circonscriptions minières intéressées; le tarif proposé est ensuite examiné par le comité consultatif des chemins de fer et soumis enfin à l'approbation ministérielle.

L'homologation est notifiée aux Compagnies et publiée au *Journal officiel*. Cette publication n'est pas d'ailleurs une formalité substantielle, n'étant prévue ni au cahier des charges, ni dans l'ordonnance de 1846.

Il n'y a pas de formes imposées pour l'homologation ministérielle. Celle-ci peut être donnée par simple lettre missive adressée au directeur de la Compagnie (1).

298. La date de mise en vigueur d'un tarif fait l'objet de deux dispositions réglementaires.

En premier lieu, le décret du 1er mars 1901 fixe le

(1) Paris, 19 avril 1902; D. 1904, 2,301.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

délai minimum qui doit s'écouler entre l'initiative prise par la Compagnie de modifier un tarif et le droit de percevoir la taxe modifiée (1) : « A l'expiration du mois à partir de la date de l'affichage, 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. »

Généralement, l'instruction d'une modification de tarif demande beaucoup plus longtemps.

Les Compagnies doivent, d'autre part, mettre en vigueur les taxes homologuées par le ministre dans un délai qui est, à moins de stipulations contraires, de quinze jours pour les tarifs intérieurs et de un mois pour les tarifs communs, à dater de l'homologation.

299. Il arrive très souvent que le ministre ne donne pas l'homologation pure et simple. Quelquefois il l'accompagne de vœux qui, adressés aux Compagnies, ne suspendent pas la mise en application du tarif.

Il en est autrement des réserves auxquelles sont fréquemment subordonnées les homologations de tarifs. Dans ce cas, la mise en application des tarifs est suspendue et l'homologation n'intervient que du jour où les Compagnies ont accepté les réserves posées par le ministre et qu'elles ont notifié leur acceptation à celui-ci (2).

300. La longueur des enquêtes et de l'instruction qui précèdent l'homologation d'un tarif pourrait causer un dommage sérieux aux commerçants ou industriels intéressés à obtenir un abaissement de tarif. Pour éviter cette conséquence fâcheuse, le ministre autorise fréquemment les Compagnies à mettre les tarifs proposés en *application provisoire*, sous toutes réserves de l'homologation à intervenir.

---

(1) Art. 49.

(2) V. sur ce point la procédure nouvelle instituée par circ. 24 septembre 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

301. *Retrait de tarifs.* — Les tarifs homologués ne peuvent plus être supprimés qu'après un délai minimum de trois mois pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Le retrait du tarif intervient à la suite de la même procédure que son établissement : proposition de retrait émanant de l'initiative de la Compagnie, soumise aux formalités d'affichage et d'instruction réglementaire, puis homologation ministérielle.

302. Pratiquement, l'Administration et les Compagnies ont cherché à faire fléchir la rigueur de cette règle. D'un côté, le ministre, pour éviter d'être lié indéfiniment par une adhésion donnée à un tarif, n'accorde plus que des *homologations provisoires.* La légalité de cette pratique, longtemps contestée par les Compagnies, est reconnue par elles depuis 1880. L'Administration n'a d'ailleurs pas abusé du caractère provisoire donné à son approbation; il est presque sans exemple qu'elle ait retiré une homologation accordée. D'ailleurs, afin de ne pas diminuer les garanties d'enquête minutieuse instituées en faveur du public lorsqu'il s'agit d'un retrait de tarif sollicité par une Compagnie, l'Administration s'est engagée à observer les mêmes formalités lorsqu'elle userait de cette faculté exceptionnelle.

303. D'un autre côté, les Compagnies, afin de ne pas s'engager pour une trop longue période, ont présenté à maintes reprises des propositions de *tarifs temporaires* destinés à disparaître à une époque déterminée.

Le comité consultatif se montre, en principe, hostile à de tels tarifs ; estimant que la stabilité dans les prix de transport est nécessaire à la régularité des échanges, il craint que les Compagnies n'usent d'abaissements de tarifs de courte durée pour entamer une lutte abusive contre un concurrent, sauf à relever les prix lorsque ce concurrent aura disparu, ou que des réductions accordées en vue d'une circonstance spéciale, d'un travail déterminé, n'aboutissent directement ou indirectement à un traité particulier.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En fait, cependant, il donne des avis favorables à des propositions de tarifs présentées « à titre d'essai » (1), lorsque ces propositions paraissent avoir un intérêt pour sonder un trafic incertain.

304. Les Compagnies ont aussi soumis à l'homologation ministérielle des tarifs *de saison* qui, tout en n'étant applicables que pendant une partie de l'année, ont une durée indéfinie. Le comité consultatif, après avoir repoussé pendant longtemps le principe de semblables tarifs, a admis, depuis quelques années, que, s'ils étaient mis en vigueur pour plus d'une saison, ils étaient compatibles avec les prescriptions de l'article 48 du cahier des charges.

305. Cette catégorie de tarifs peut être intéressante, soit qu'il s'agisse d'accorder des réductions de taxes spéciales pour des fruits transportés après la période des primeurs (2), soit de faire bénéficier de prix plus réduits les expéditeurs qui remettent leur trafic à des époques où le matériel de chemins de fer est peu utilisé; nous citerons dans cet ordre d'idées, le tarif Orléans P. V. 13 applicable aux minerais de fer par wagons de 20 tonnes ou par 2 wagons de 10 tonnes, accordant une réduction de 50 centimes par tonne du 1er avril au 31 août; le tarif P. V. 22, paragraphe 2, État, qui accorde une réduction de 40 centimes par tonne en faveur des expéditions de superphosphates de chaux dans des conditions déterminées du 15 juin au 15 août et du 15 novembre au 3 décembre.

306. Certaines dérogations, justifiées par l'usage ou par les circonstances, mais dont l'illégalité est certaine, sont apportées aux prescriptions de l'article 48 du cahier des charges.

Nous citerons, pour les voyageurs, l'approbation donnée par le ministre à la mise en marche de trains de plaisir ou de trains de pèlerinage qui bénéficient de ré-

(1) Ces tarifs sont assez nombreux sur le réseau d'Orléans.
(2) Tarifs G. V. 14, G. V. 114 et G. V. 314.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ductions considérables et spéciales des tarifs, ou, pour les marchandises, l'approbation expresse ou tacite donnée à l'application de prix réduits n'ayant qu'un caractère temporaire en cas de sinistres, inondations, etc., etc. (1).

L'importance et la durée de ces calamités ont parfois motivé la régularisation de ces mesures exceptionnelles. C'est ainsi qu'en présence d'une période d'extrême sécheresse, une loi du 2 juin 1893 a autorisé les Compagnies de chemin de fer et le réseau d'Etat à abaisser pour une période de trois mois (au lieu d'un an) les prix applicables au transport de diverses denrées servant à l'alimentation du bétail.

307. Les formalités d'homologation ou de retrait sont simplifiées pour certaines catégories de tarifs, en particulier pour les tarifs de transit. En vertu de l'article 2 du décret du 26 avril 1862, le ministre peut autoriser les Compagnies 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 relever, dans les limites fixées par les cahiers des charges, les prix abaissés. Les seules conditions imposées aux Compagnies consistent dans une communication préalable au ministre des tarifs avant leur mise en vigueur, ces tarifs devant être produits sous la forme de prix égaux pour les ports d'un même groupe (2); à toute époque, le ministre peut en interdire l'application.

En second lieu, les Compagnies sont dispensées, pour les tarifs d'exportation, des formalités d'affichage préalable prescrites par l'article 49 de l'ordonnance du

(1) Il a été fait de cette tolérance un large usage au cours des grandes inondations de janvier 1910.

(2) La répartition des ports en différents groupes a été faite par les décrets des 28 avril 1862 et 1er août 1864 modifiés par celui du 28 juillet 1874.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

15 novembre 1846, ainsi que de l'obligation de ne point les relever avant le délai d'un an. Elles doivent par contre, en soumettant leurs propositions au ministre, indiquer les parties du réseau que le tarif concerne ainsi que sa durée d'application qui ne peut être inférieure à trois mois. Si dans un délai de cinq jours à dater de l'enregistrement de ces propositions, le ministre n'a pas notifié son opposition aux Compagnies, les tarifs proposés pourront être appliqués à titre provisoire; les propositions sont affichées au moment de la mise en vigueur.

308. Un décret du 3 novembre 1906 a prévu que l'avis du ministre du Commerce devrait obligatoirement être demandé lorsqu'il y aurait lieu d'homologuer un tarif de transit, d'exportation ou d'importation (1).

309. Lorsque le ministre est saisi d'une proposition de tarif commun avec une administration de chemins de fer étrangère, son pouvoir d'homologation ne porte naturellement que sur la part du tarif applicable au parcours français; il se borne à prendre acte de la communication des autres renseignements.

Article 4. — *Droit d'initiative du Ministre.*

310. On a vu que, dans le cas général, le ministre n'a pas de pouvoir d'initiative; ce pouvoir lui appartient, par exception, dans certains cas, soit en vertu du cahier des charges, soit en vertu d'accords intervenus avec les Compagnies.

Citons, tout d'abord, le droit du ministre de fixer directement le tarif exceptionnel, applicable aux objets encombrants, dangereux, aux animaux de valeur, aux objets d'art et aux petits colis. Le ministre arrête également le montant des frais accessoires perçus par les Compagnies. De même, en vertu de l'article 42 du cahier des charges, il a le droit d'exiger qu'en cas de disette,

---

(1) Voir le rapport joint au décret. *J. O.* 4 novembre 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lorsque le prix de l'hectolitre de blé atteint 20 francs sur certains marchés régulateurs, le prix de transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux ne dépasse pas 7 centimes par tonne et par kilomètre. Cette disposition n'a jamais été appliquée, les Compagnies ayant, dans les cas de déficit alimentaire, toujours proposé des réductions momentanées de tarifs.

311. D'autre part, le ministre a le droit, après l'homologation d'un prix ferme, de demander aux Compagnies d'accorder aux autres centres de production ou de consommation, situés sur leur réseau et se trouvant dans des conditions analogues, des avantages équivalents pour des transports de même nature.

De même, depuis les conventions de 1883, en vertu de lettres annexées à ces conventions et communiquées aux Chambres, il peut requérir des Compagnies les modifications de tarifs intéressant le commerce international. Il peut leur demander d'appliquer les tarifs de transit P. V. à toutes les expéditions faites en vue de l'exportation d'une gare située, soit sur l'itinéraire du transit, soit sur les embranchements, dans une zone de 50 kilomètres de part et d'autre, pourvu que le trajet total n'excède pas le parcours en transit de la gare d'entrée à la gare de sortie.

D'une façon plus générale, il a le droit de leur imposer la modification de tous les tarifs dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant du tarif douanier, sous la seule réserve que les marchandises visées par ces tarifs ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport.

En cas de désaccord sur l'application de ces règles, le ministre doit faire examiner les questions litigieuses par une commission où les Compagnies sont représentées avec voix délibérative. Si la commission se prononce contre leur avis, elles ont le droit d'exiger une deuxième délibération qui doit avoir lieu dans le délai de deux mois; le ministre statue alors définitivement et sans appel.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette procédure n'a pas été employée, les Compagnies ayant supprimé sans difficulté les tarifs que l'Administration avait jugés de nature à nuire à la production nationale.

§ 4. — *Textes concernant les tarifs.*

312. Le premier texte qui régisse l'application des tarifs est le cahier des charges. Les prescriptions de nature commerciale y sont groupées sous les articles 42 à 52 inclus et sous l'article 62 qui règle l'exploitation commerciale des raccordements particuliers.

Le cahier des charges ne pouvait fixer dans tous leurs détails toutes les conditions d'application des transports par voie ferrée. La nature même des choses veut que ces conditions diffèrent suivant les marchandises et se modifient même avec le temps. D'autre part, il eût été excessif de définir, à l'occasion de chaque tarif, les conditions applicables aux marchandises visées par ce tarif. On aurait abouti à une tarification chaotique et incohérente. Il a paru nécessaire de grouper toutes les réglementations qui présentent un caractère général et de ne plus laisser dans les tarifs particuliers que les spécifications qui n'ont pu, en raison de leur caractère exceptionnel, trouver place dans les textes généraux.

Il va sans dire que ces textes, qui complètent et précisent les dispositions du cahier des charges, ne peuvent dans aucun cas contenir des conditions moins avantageuses pour le public. Ils peuvent au contraire établir des dispositions plus favorables pour lui si les Compagnies les ont acceptées.

Ces textes, qui s'appliquent soit aux tarifs généraux, soit aux tarifs spéciaux, ont été l'objet d'homologations ministérielles.

313. Les *conditions d'application des tarifs généraux* ont été réunies en deux groupes; le premier, qui compte 63 articles, s'applique aux transports de grande vitesse (voyageurs, bagages et messagerie); l'autre s'applique

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aux marchandises P.V. et contient 60 articles. On a d'ailleurs inséré dans ces textes les clauses du cahier des charge et le texte des arrêtés ministériels qui concernent le tarif exceptionnel, les frais accessoires, les délais de transport, etc... Ces conditions d'application sont les mêmes pour tous les réseaux et constituent des tarifs uniformes.

314. On a pu arriver également à grouper dans deux tarifs uniformes les *conditions d'application des tarifs spéciaux* relatives soit à la grande vitesse, soit à la petite vitesse. Ces textes contiennent l'ensemble des modifications aux conditions d'application des tarifs généraux auxquelles tous les réseaux sont d'accord pour subordonner l'application de leurs tarifs spéciaux, sous réserve des dérogations supplémentaires qui peuvent en outre être imposées par chacun des tarifs spéciaux. Le texte relatif à la grande vitesse ne comprend que 4 articles. Celui de la petite vitesse en compte 15.

315. Pour un certain nombre de questions qui, normalement, devraient être réglées par les conditions d'application des tarifs spéciaux, les Compagnies, sans avoir encore pu aboutir à un accord complet, ont adopté cependant des rédactions voisines qui se trouvent inscrites sous le titre de « Réglementations diverses », dans un tarif spécial qui porte, sur tous les réseaux, le numéro 29. Il est divisé en 10 chapitres :

Chap. I^er^. — Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles.

Chap. II. — Embranchements particuliers.

Chap. III. — Animaux, objets et produits destinés aux concours agricoles, aux expositions, etc.

Chap. IV. — Marchandises transportées dans des wagons fournis par les expéditeurs.

Chap. V. — Conditions de soudure des tarifs.

Chap. VI. — Opérations en douane.

Chap. VII. — Pesage des camions et des voitures.

Chap. VIII. — Enlèvement des marchandises et magasinage.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Chap. IX. — Transport sur les voies de quai.

Chap. X. — Marchandises de toute nature en provenance ou à destination de diverses gares desservant une même localité.

316. Il reste à mentionner un dernier texte : la Convention de Berne, applicable aux transports internationaux, et que nous étudierons ultérieurement.

317. L'unification a porté également sur les dénominations à donner aux marchandises. Le cahier des charges énumère 72 espèces de marchandises qui sont réparties en quatre classes. L'article 45 dispose que les marchandises non dénommées doivent être rangées dans les classes avec lesquelles elles ont le plus d'analogie et que ces assimilations, réglées provisoirement par les Compagnies, doivent être homologuées par le ministre.

En fait, cette classification rudimentaire était insuffisante et les Compagnies ont été amenées à établir des classifications beaucoup plus complètes, chacune ayant réparti les marchandises assimilées en un certain nombre de séries (1).

En 1879, un projet de classification unique, dont le but était de faire disparaître cette diversité, fut adopté; il comportait une répartition uniforme des marchandises en 6 séries; désormais les marchandises figuraient dans la classification de chacune des Compagnies, non seulement sous des dénominations identiques, mais encore avec le même numéro de série.

Cette réforme ne produisit point non plus tous les résultats qu'on était en droit d'en attendre; elle eut en effet pour conséquence de faire disparaître du tarif général toute une série de prix qui furent reportés dans les tarifs spéciaux; d'autre part, les additions et les spécifications de marchandises avaient été telles qu'en 1899 la classification générale comprenait près de 4,000 dénominations. Il était donc nécessaire de procéder à un travail

(1) Orléans, 4 séries; Est et Midi, 5 séries; Ouest 6 séries; Nord et P.-L.-M., 7 séries.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de refonte et de condensation; il en est sorti une classification nouvelle qui a été approuvée par l'arrêté ministériel du 24 décembre 1901. Cette classification procède par catégories, groupant sous une même dénomination tout un ensemble de marchandises. Elle comprend 1350 dénominations.

Cette classification officielle, homologuée par le ministre, porte le nom de *classification générale*.

318. Lorsqu'une marchandise nouvelle est expédiée, *l'assimilation* est faite provisoirement par les agents des Compagnies; si cette marchandise est susceptible de donner lieu à un certain trafic, les Compagnies se mettent d'accord pour régler uniformément cette assimilation dans un sens identique. Elles soumettent ensuite périodiquement les tableaux préparés pour les assimilations au ministre qui statue et ajoute ainsi les dénominations nouvelles à la classification générale.

Les marchandises nouvellement inscrites ne bénéficient pas des tarifs spéciaux tant que les Compagnies n'ont pas pris l'initiative de les y inscrire.

319. Quand le produit présenté au chemin de fer est non pas une marchandise nouvelle, mais une variété d'un produit déjà dénommé dans la classification générale, il n'y a plus lieu qu'à une *définition*. La définition n'est pas soumise au ministre qui a déjà homologué le tarif applicable au produit. En cas de discussion entre les Compagnies et leurs clients sur une définition, le litige soulève une question d'interprétation qui est tranchée par les tribunaux de l'ordre judiciaire. Les dénominations particulières que les Compagnies adoptent pour distinguer certains produits dans leurs tarifs spéciaux sont portées à la *table générale des marchandises*. Celle-ci n'est pas approuvée par le ministre et elle n'a pas de caractère officiel, bien qu'elle figure dans le livret Chaix, en italique, à côté de la classification commune.

320. Les tarifs spéciaux, constituant des dérogations au régime de droit commun, ne sont applicables qu'aux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

marchandises qui y sont expressément dénommées. On ne procède donc pas généralement à leur égard par voie d'assimilation. C'est aux tribunaux à apprécier si, d'après ses éléments constitutifs et ses qualités caractéristiques, un produit, non dénommé au tarif spécial, est ou n'est pas de même nature que tel autre produit figurant à la nomenclature du tarif spécial et profitera ou non du prix réduit de ce tarif spécial (1).

321. Si on a pu arriver à une unification assez complète de la tarification en ce qui touche les conditions d'application et les dénominations des marchandises, il n'en est pas de même de la partie essentielle des tarifs, c'est-à-dire des *prix* à percevoir.

A l'origine des chemins de fer, les tarifs étaient extrêmement simples et uniformes, les cahiers des charges fixant des prix identiques pour tous les réseaux. Peu à peu, sous l'influence des besoins divers de l'industrie et du commerce dans les différentes régions, les tarifs spéciaux se sont établis et ont rompu l'uniformité. Leur développement a été si considérable que le Gouvernement s'est préoccupé de remédier à la complication excessive de la tarification. Il a profité pour cela de négociations engagées avec les compagnies à deux occasions différentes.

A la suite d'engagements pris au moment des conventions de 1883, les Compagnies ont procédé à une revision de leurs tarifs de petite vitesse intérieurs et communs qui a abouti au remplacement d'une grande quantité de prix fermes par des barêmes.

Après le vote de la loi de 1892 réduisant l'impôt qui frappe les transports de grande vitesse, les Compagnies ont procédé à une seconde revision qui a porté principalement sur les tarifs de grande vitesse et qui a amené une identité presque complète dans la tarification en vigueur sur les divers réseaux et donné au tarif général

(1) Cass. 15 avril 1899, Dalloz 1899, p. 424. Cass. 30 avril 1896. Dalloz, 1896, p. 355.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour les marchandises G. V. le caractère d'un tarif commun.

322. Comment le public peut-il prendre connaissance du texte des tarifs et des conditions qui régissent leur application? L'article 49 de l'ordonnance de 1846 et les cahiers des charges des Compagnies prévoient que les modifications apportées aux tarifs doivent être publiées par voie d'affiches; mais il serait impossible d'exécuter à la lettre cette prescription en raison de l'extrême développement de la tarification. La Cour de cassation a décidé (1) que les Compagnies pouvaient remplacer l'affichage des taxes par placards par l'affichage d'avis sommaires avertissant le public que les tarifs sont à sa disposition et par le dépôt de livrets contenant les tarifs dans les gares.

323. Le livret de tarifs presque exclusivement employé est le *Livret-Chaix* établi, au début de chaque trimestre, sur les indications des Compagnies mais qui n'a cependant aucun caractère officiel et dont les erreurs ne pourraient engager aucune responsabilité administrative.

Ce livret comporte deux volumes, l'un applicable à la grande vitesse, l'autre à la petite vitesse.

Ce dernier fascicule comprend lui-même trois parties dont la première renferme : une table alphabétique comprenant toutes les stations des chemins de fer français et les localités desservies par des voitures de correspondances, les conditions d'application des tarifs généraux, la convention internationale de Berne, la table générale des marchandises avec indication des séries du tarif général et les numéros des tarifs spéciaux applicables, la nomenclature des gares ouvertes à la petite vitesse avec la table des points de transit des réseaux et les tableaux de distances, ainsi que les réglementations spéciales relatives aux masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles, aux embranchements particuliers, aux animaux, etc., admis aux exposi-

---

(2) Cass. 14 novembre 1865; Cass. 31 décembre 1866. D. 67.1.50.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tions et aux concours officiels, au transport des wagons appartenant à des particuliers, à la soudure des tarifs, aux formalités en douane, au magasinage et au pesage, au tarif du camionnage des gares à domicile. La deuxième partie donne les tarifs spéciaux, les tarifs communs ordinaires, les tarifs d'exportation et de transit des grands réseaux. La troisième partie est consacrée aux chemins de fer divers.

§ 5. — *Caractère légal des tarifs.*

324. Le contrat de transport par chemins de fer ne constitue point un contrat dont les clauses sont librement débattues entre le transporteur et l'expéditeur; les tarifs constituent, en effet, des types de contrat arrêtés une fois pour toutes entre la compagnie et la puissance publique représentant les intérêts généraux. C'est à l'expéditeur de désigner le tarif qu'il entend choisir et, par cela même, il accepte toutes les conditions auxquelles est subordonnée son application.

325. Les tarifs dûment homologués ont force de loi, ils sont d'ordre public et il ne peut y être dérogé par convention. Cette nature quasi-législative des tarifs a été maintes fois affirmée par la jurisprudence; il en résulte qu'ils s'imposent aussi bien à la Compagnie qu'aux expéditeurs. D'une part, en effet, une Compagnie ne saurait percevoir une taxe qui n'aurait point été homologuée, elle s'exposerait à être poursuivie correctionnellement par application de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 et ne pourrait même échapper à la répression, en arguant d'une homologation ultérieure; d'autre part, il ne saurait intervenir entre la Compagnie et les expéditeurs de conventions particulières portant dérogation aux tarifs; en un mot tout traité particulier est formellement prohibé. Aux termes de l'article 48 du cahier des charges, « la perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. ». Sont spécialement prohibées toutes réductions accordées à un ou plusieurs

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

expéditeurs par rapport aux tarifs approuvés. L'article 49 prescrit d'effectuer les transports sans tour de faveur, et l'article 53 charge l'Administration de prendre les mesures propres à assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

Le caractère obligatoire des tarifs s'explique par la raison donnée dans le rapport au roi qui précédait l'ordonnance de 1846. « 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. »

326. De nombreux arrêts de la Cour de cassation ont décidé que les tarifs doivent être appliqués *à la lettre* (1), sans qu'il soit permis au juge d'en étendre ou d'en restreindre les conditions en dehors des cas qui y sont prévus, soit par voie d'interprétation, soit par voie d'analogie ou sous prétexte d'usage, de tolérance ou d'équité (2), que ces tarifs s'imposent à tous nonobstant toute convention contraire, expresse ou tacite (3), que toute fausse application des tarifs doit être redressée, même si elle est due à une erreur de la Compagnie, à un renseignement inexact porté sur une de ses affiches ou fourni par un de ses agents (4). Pour écarter la responsabilité de la Compagnie dans ce dernier cas, la Cour de cassation se fonde sur ce que « les tarifs, ayant force de loi, sont *censés connus* des parties; que l'on ne saurait donc mettre à

---

(1) Jugé qu'une compagnie n'est pas tenue d'accepter, pour être transportées en train rapide, des marchandises qu'elle doit accepter dans ses express (Cass. civ., 4 janvier 1904, D. 1906, 1,275.)

(2) Cass. civ. 13 août 1884; 6 janv. 1886; 6 mars, 11 déc. 1889, 8 déc. 1891; 4 juill. 1894; 26 janv. 1898; 16 janv., 21 mars, 15 avril; 25 juin, 1899.

(3) Cass. civ. 8 déc. 1891; 1er mars 1893 ; 8 janv. 1896; 25 janv. 1898; 12 nov., 4 déc. 1900; 12 mars 1901.

(4) Cass. civ. 15 nov. 1876; 13, 20 février, 11 mars 1878; 24 ma 1882; 9 avril, 2 juill. 1883; 25 mars, 4 août, 1885; 26 oct. 1886, 13 févr. 1895; 26 janv. 1898; 4 déc. 1900; 12 mars 1901; 31 janv. 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la charge d'une Compagnie la responsabilité des suites d'une *erreur commune...* » (1).

327. L'action en détaxe ou en surtaxe peut être exercée soit par les usagers, soit par le transporteur. Pendant longtemps, la prescription applicable à l'action en rectification de cette taxe a été la prescription de 30 ans; depuis la loi du 11 avril 1888, le délai en est réduit à cinq ans.

328. Faut-il voir dans le caractère *quasi-législatif* attribué aux tarifs par la Cour de cassation le motif de la compétence reconnue aux tribunaux de l'ordre judiciaire pour leur interprétation, contrairement au principe suivant lequel un tribunal, saisi d'un litige portant sur le sens d'un acte administratif (ici l'homologation ministérielle), doit surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité administrative ait interprété l'acte qui fait l'objet du procès?

Nous pensons que le véritable motif de cette attribution de compétence est que les tarifs perçus par un concessionnaire de chemin de fer sont assimilés aux péages, rangés parmi les impôts indirects par la loi du 14 floréal an X.

329. Le ministre des Travaux publics, saisi de réclamations par des particuliers à l'occasion de tarifs, doit donc renvoyer les parties devant les tribunaux. On ne lui reconnaît le droit d'intervenir, par voie d'injonctions ou de procès-verbaux contre la Compagnie, en vertu de son pouvoir supérieur de contrôle de l'exploitation, que s'il se trouve en présence de réclamations n'ayant plus un caractère individuel, mais général, et que la violation du tarif par la compagnie soit flagrante.

§ 6. — *Tarifs de grande vitesse.*

Nous examinerons successivement les questions relatives au transport des voyageurs, des bagages et des marchandises.

(1 Cass. civ. 8 juillet 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE PREMIER. — *Transport des voyageurs.*

Nous traiterons d'abord du tarif légal et du tarif général puis des tarifs spéciaux, enfin des réductions de prix exceptionnelles.

a) Tarif légal et tarif général.

330. Le tarif légal annexé au cahier des charges prévoit 3 classes pour les voyageurs et les prix qu'il a arrêtés sont les suivants :

1re classe 0 fr. 10 par kilomètre;
2e classe 0 fr. 075 par kilomètre;
3e classe 0 fr. 055 par kilomètre;

331. Jusqu'en 1892, le tarif général était, sur presque toutes les lignes, égal au tarif légal; le prix du billet était majoré d'un impôt de 23,2 0/0 (1). La loi du 26 janvier 1892 ayant ramené à 12 0/0 la quotité de l'impôt, les compagnies ont, de leur côté, conformément aux engagements pris par elle, lors des conventions de 1883, réduit leur part dans le tarif de 10 0/0 pour la deuxième classe et de 20 0/0 pour la troisième; le réseau de l'État seul a accordé un abaissement de 10 0/0 pour la première classe.

Le prix du billet, d'après l'article 1er des conditions d'application des tarifs généraux G. V., est, impôt compris :

1re classe, 0 fr 112 pour tous les réseaux, sauf l'ancien réseau d'État pour lequel la taxe est de 0 fr. 10192;
2e classe, 0 fr. 0756 pour tous les réseaux ;
3e classe, 0 fr. 04928 pour tous les réseaux.

Les tarifs applicables aux voyageurs comprennent trois classes. Exceptionnellement, en vue d'une simpli-

(1) L. 16 septembre 1871.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fication des services, les transports effectués sur certaines lignes ne comportent que deux classes. Tel est le cas pour certaines lignes de la banlieue de l'ancienne Compagnie de l'Ouest; mais le public n'a pas à en souffrir, les prix de la 2e classe étant, sensiblement, en pareil cas, ceux de la 3e et les prix de la 1re se rapprochant des prix ordinaires de la 2e.

332. Les prix ainsi déterminés sont, en principe, proportionnels à la distance parcourue.

Ce principe comporte cependant des exceptions :

1° Il existe sur tous les réseaux, sauf sur l'État, un minimum de perception. Sur l'Est, l'Orléans, l'Ouest et le Midi, ce minimum est égal à la taxe afférente à 6 kilomètres, sur le P.-L.-M. et le Nord à 3 kilomètres ;

2° D'autre part, les tarifs de voyageurs comportent un certain nombre de prix réduits inférieurs à ceux obtenus par l'application de la base kilométrique et, pour la plupart, destinés à permettre au chemin de fer de lutter contre la concurrence des tramways;

3° Enfin le tarif de la Petite Ceinture est un tarif par zones comprenant deux groupes de prix, l'un applicable pour les deux stations suivant celle du départ, l'autre toutes les autres stations de la ligne.

333. En France, les tarifs de voyageurs ne comportent point de barèmes différentiels dont la base décroît à mesure que la distance parcourue augmente.

Invitées à suivre l'exemple de certaines compagnies étrangères, les Compagnies françaises se sont toujours refusées à créer des carnets kilométriques donnant droit au transport sur un nombre déterminé de kilomètres avec réduction de prix croissante, suivant l'importance du carnet. Exceptionnellement l'État (ancien), le P.-L.-M. et l'Orléans, ce dernier pour la 1re et la 2e classe seulement, délivrent des séries de 20 billets simples, à l'avance, avec réduction de 10 0/0 sur le tarif général pour certaines localités.

334. *Conditions d'application.* — Aux termes de l'article 4 des conditions d'application, le transport

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des voyageurs est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place; ce paiement est constaté par la délivrance d'un billet valable seulement pour la date qui y est portée et pour la classe de voiture qu'il indique.

Tout voyageur doit être muni d'un billet; exceptionnellement, les enfants au-dessous de trois ans ne paient rien, s'ils sont portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent de trois à sept ans, ils paient demi-place et ont droit à une place distincte.

Les billets sont distribués dans les grandes gares 30 minutes et dans les stations 15 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. La distribution cesse dans les grandes gares cinq minutes et dans les petites gares trois minutes avant l'heure réglementaire. Il est très rare que les compagnies appliquent rigoureusement cette disposition.

Les voyageurs doivent présenter leurs billets à toute réquisition des agents des Compagnies (1).

En cas de changement de classe, le voyageur doit un supplément égal à la différence entre le prix de la place par lui occupée et le prix de la place à laquelle son billet lui donnait droit.

335. Aux termes de l'article 7, toutes les gares et stations d'un même réseau correspondent directement les unes avec les autres, pour la délivrance des billets aux voyageurs; ces billets sont valables par l'itinéraire qui correspond au prix du billet; exceptionnellement les voyageurs peuvent être autorisés à suivre, au prix de cet itinéraire, 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.

De même également, les billets simples doivent être utilisés sans autre interruption que celle qui provient

(1) Tout voyageur qui ne peut rendre son billet à l'arrivée doit solder, avant de sortir de la gare ou de la station, le prix de la place qu'il a occupée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des battements entre les heures de correspondance; par dérogation à ce principe, sur certains réseaux, le P.-L.-M. et l'État, lorsque la longueur du parcours dépasse un certain chiffre kilométrique la durée du billet est prolongée avec faculté d'arrêt.

b) Tarifs spéciaux.

336. A côté du tarif général, il existe, pour les voyageurs, certains tarifs spéciaux qui comportent des abaissements ou des relèvements de taxe, mais dont l'application est subordonnée à certaines conditions particulières :

Plusieurs de ces tarifs sont communs à tous les réseaux; ce sont :

Le tarif G.V. 101 relatif aux cartes de circulation donnant droit à des billets à demi-tarif et aux billets simples viâ Paris ou empruntant plusieurs réseaux sans passer par Paris;

Le tarif G. V. 103, cartes d'abonnement;

Le tarif G. V. 105, voyages circulaires avec itinéraire facultatif.

Les autres sont des tarifs intérieurs; ce sont les suivants : Billets d'aller et retour, G. V. 2; cartes d'abonnement, G. V. 3; places de luxe, G. V. 4; billets circulaires et d'excursion, G. V. 5; billets et cartes pour bains de mer et stations thermales, G. V. 6; billets d'émigrants, G. V. 7; sociétés diverses, G. V. 8.

Nous donnons ci-dessous quelques renseignements sur les dispositions essentielles des principaux de ces tarifs.

337. *Tarif spécial* G. V. 101. — Ce tarif concerne :

1° Les cartes donnant droit à la délivrance de billets à demi-tarif. Il est délivré des cartes nominatives et personnelles donnant le droit d'obtenir des billets à demi-tarif soit entre toutes les gares des divers réseaux, soit entre toutes les gares de trois réseaux, soit entre toutes les gares d'un seul réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Lorsqu'il est souscrit en même temps par des associés ou gérants statutaires ayant la signature sociale d'une même maison au moins deux cartes du même type, pour la même durée de validité et pour les mêmes réseaux, il est fait sur le prix des cartes délivrées en sus de la première une réduction de :

20 0/0 pour la 2e carte;

30 0/0 pour la 3e carte et pour chacune des autres.

2° Les billets viâ Paris.

Les Compagnies délivrent des billets directs simples viâ Paris entre certaines gares de leurs divers réseaux; ces billets sont valables pendant quatre jours comptés de minuit à minuit, les jours de départ et d'arrivée étant compris dans ce délai, les prix étant obtenus par la soudure du prix des billets simples de chaque réseau; ils ne comprennent pas la traversée de Paris (1).

3° Les billets simples pour trajets empruntant plus de deux réseaux.

Pour les trajets qui ne comportent pas la traversée de Paris, il est délivré par les Compagnies des billets directs sans condition pour toutes les relations entre deux réseaux limitrophes et, pour les relations comportant l'emprunt de plus de deux réseaux, des billets simples directs établis par les itinéraires indiqués par les voyageurs, ces billets ne comportant aucune faculté d'arrêt.

338. *Billets d'aller et retour*, G. V. n° 2. — Toutes les Compagnies, ainsi que l'Administration du réseau de l'État délivrent des billets d'aller et retour à prix réduits; le taux et les conditions d'application de ces billets sont indiqués, pour les billets propres à un seul réseau, dans les tarifs G. V. n° 2 (2).

---

(1) Exceptionnellement, pour les trains de jonction, le prix de la traversée, déterminé par le tarif général commun G. V. relatif au transport en transit par Paris des voyageurs, est compris dans le prix du billet.

(2) Pour le réseau d'État les prix sont fixés par le tarif G. V. n° 9, en ce qui concerne les billets de ou pour Paris.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sur les divers réseaux concédés, le prix du billet AR est égal au double du prix du billet simple, réduit de 25 0/0 pour la 1re classe et de 20 0/0 pour la 2e et la 3e classe.

Sur l'ancien réseau de l'État, le prix des billets AR est calculé sur le prix doublé des billets simples de place entière avec les réductions suivantes :

Pour un parcours de 0 à 100 kil., réduction de 30 0/0;

Parcours de 100 à 300 kil., réduction croissant d'une manière continue de 30 0/0 à 40 0/0 à raison de 1 0/0 par 20 kil.;

Parcours de 300 kil. et au-dessus, réduction de 40 0/0.

Toutefois, pour éviter des détournements de trafic au préjudice de la Compagnie d'Orléans, les billets AR entre Paris et les gares de l'ancien réseau de l'État ne comportent qu'une réduction de 25 0/0 en 1re classe et de 20 0/0 en 2e et en 3e classes.

Les prix des billets d'aller et retour sont calculés en principe d'après des barèmes kilométriques, et, si les parcours entre deux stations bénéficient, par suite d'un prix exceptionnel, de réduction pour les billets simples, le prix du billet AR est, par contre, pour ce même parcours, établi d'après le barème kilométrique. Il existe cependant pour les billets AR sur les différents réseaux des prix exceptionnels qui sont indiqués par les tarifs.

Le seul réseau de l'État délivre à l'avance des billets AR par série de 20 pour certains parcours avec réduction de 10 0/0.

339. *Conditions d'application des billets d'aller et retour.* — Les billets AR sont délivrés sur tous les réseaux de toutes gares à toutes gares, sauf sur le Nord, où, s'il est délivré de Paris à toutes les gares du réseau et vice-versa, des billets AR, il existe une réglementation particulière très complexe faisant l'objet d'annexes au tarif G. V. nº 2 en ce qui concerne les relations entre les autres gares du réseau.

La condition essentielle à laquelle est subordonnée la validité du billet AR est que les deux coupons dont il se

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

compose soient utilisés par la même personne. En conséquence, la vente et l'achat du coupon de retour sont interdits.

Une réglementation à peu près analogue à celle que nous avons examinée pour les billets simples régit les conditions de délivrance et de déclassement du billet AR.

La durée normale de la validité des billets AR, diffère suivant les réseaux, malgré les efforts de l'Administration pour obtenir un régime uniforme.

Cette durée est exceptionnellement prolongée à l'occasion de certaines fêtes; elle peut être prolongée de moitié, à deux reprises, moyennant le paiement, pour chacune des périodes de prolongation, d'un supplément de 10 0/0 du prix du billet. Cette faculté est subordonnée, sur l'Est à un minimum de parcours simple de 50 kil.

La faculté d'arrêt, c'est-à-dire d'interrompre le voyage, soit à l'aller, soit au retour, existe gratuitement sur le réseau de l'État, et, sur les réseaux d'Orléans et du Midi, moyennant un supplément de 1 franc en 1re classe, 0 fr. 75 en 2e et 0 fr. 60 en 3e. Elle permet aux voyageurs de stationner dans deux gares intermédiaires.

Les tarifs G. V. des diverses Compagnies prévoient également la délivrance :

1° Des billets AR de famille, comportant des réductions variables suivant les Compagnies, délivrés aux membres d'une même famille voyageant ensemble et dont les prix sont généralement établis d'après les bases suivantes :

Pour chacune des trois premières personnes d'une même famille, prix du billet AR ordinaire;

Pour chaque personne en sus de trois, prix du billet simple.

2° Des billets AR d'ouvriers, valables entre certaines stations et par certains trains spécialement désignés. Leur délivrance est subordonnée, sur certains réseaux, à la justification de la qualité d'ouvrier. Sur d'autres, il suffit que le bénéficiaire prenne un train arrivant avant une heure déterminée à destination.

340. *Cartes d'abonnement* (Tarif G. V. 3; G. V. 103). — Les Compagnies délivrent des cartes d'abonnement no-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

minatives et personnelles pour toutes classes, valables pendant un mois, trois mois, six mois, neuf mois ou un an. Leur tarif est établi d'après un barème présentant des différences notables suivant les Compagnies.

L'abonné s'engage :

1° A ne pas réclamer, sauf dans certains cas déterminés (maladie, changement de résidence) où le remboursement partiel est autorisé, le prix de son abonnement qui reste acquis à la Compagnie;

2° A ne point faire, au détriment de la Compagnie, le trafic de la messagerie, en présentant comme lui appartenant des colis ne faisant point partie de son bagage personnel;

3° A ne jamais transporter, soit sur lui, soit dans ses bagages à la main ou enregistrés, une quantité d'or représentant plus de 10.000 francs;

4° A n'exercer, à raison de l'abonnement, aucune action, ni prétendre à aucune indemnité contre la Compagnie, pour aucun arrêt, empêchement, retard, changement de service, diminution du nombre des trains, ou défaut de place qui l'obligerait à monter dans les voitures d'une classe inférieure.

341. Cette dernière condition a soulevé de vives et nombreuses réclamations; une proposition, actuellement soumise à la Chambre des Députés, a pour but d'interdire les clauses de cette nature (1).

342. Il existe, indépendamment des cartes personnelles ordinaires :

1° Des abonnements spéciaux pour les élèves, les apprentis, les étudiants, les professeurs et instituteurs;

2° Des abonnements de famille;

3° Des abonnements de 21 jours pour les stations thermales.

Les cartes d'abonnement peuvent être enfin communes à plusieurs réseaux; elles sont prévues au tarif G. V. 103, et leur prix est déterminé d'après un barème à palier.

---

(1) V. *infrà*, n° 518.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

343. *Places de luxe.* — Le tarif G. V. 4 est relatif aux places de luxe ; il détermine les prix applicables, soit au transport des voyageurs dans des voitures de luxe appartenant à la Compagnie, soit au transport des voitures elles-mêmes, lorsque ces dernières appartiennent à des particuliers. Ce tarif prévoit tantôt des surtaxes fixes, quelle que soit la distance, tantôt des majorations, variant de 10 à 50 0/0, du prix du trajet en 1re classe suivant les voitures, les réseaux et les trains. C'est un exemple extrêmement rare de tarif spécial comportant non un abaissement, mais un relèvement de prix par rapport au tarif général et même au tarif légal. Cette majoration est autorisée par l'article 43 du cahier des charges (1).

344. *Billets circulaires et d'excursion.* — Toutes les compagnies délivrent des billets collectifs de sociétés (Tarif G. V. n° 8) comportant une réduction maxima de 50 0/0 (2). L'époque où de semblables billets peuvent être délivrés ainsi que leur durée varient suivant les réseaux.

Quant aux billets pour voyages circulaires avec itinéraire facultatif prévus par les tarifs G. V. 5 et G. V. 105, ils peuvent être délivrés à toute époque. Le prix de ces billets comprend une taxe de 1 fr. 10 pour frais de confection et de timbre de chaque carnet, augmentée du prix du billet simple avec des réductions variant de 12 0/0 à 65 0/0 suivant les classes et les distances. Si les carnets sont collectifs, cette réduction s'augmente d'une réduction de 10 0/0 pour la seconde personne et de 25 0/0 pour les autres.

L'itinéraire est tracé au gré du voyageur à la seule condition de constituer un circuit fermé. Le prix du billet ne peut être inférieur au double du prix applicable entre les 2 stations du circuit les plus éloignées l'une de l'autre.

---

(1) V. *suprà*, nos 245 et 246.
(2) Exceptionnellement, 75 0/0 sur l'Etat (ancien).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La durée de validité du billet circulaire est de 30 jours jusqu'à 1.500 kil., 45 jours de 1.501 à 3.000 kil., enfin, de 60 jours pour un parcours supérieur à 3.000 kil.

345. *Billets et cartes pour bains de mer et stations thermales*, G. V. 6. — Ces billets sont valables pendant 33 jours (1), ils sont tantôt individuels, tantôt collectifs; dans ce dernier cas, ils bénéficient, sous réserve d'un parcours minimum, de réductions variant de 50 à 75 0/0, à partir de la troisième ou quatrième personne.

346. *Billets d'émigrants.* — Toutes les compagnies délivrent aux colons et émigrants transportés en 3e classe, pour certaines provenances et certaines destinations, à la condition de justifier de la qualité d'émigrants, des billets comportant des réductions de 30 à 50 0/0.

347. *Billets pour sociétés* (Tarif G. V. nº 8).— De même, les Compagnies délivrent des billets comportant une réduction, variant suivant les réseaux de 50 à 75 0/0 avec un minimum de perception, à diverses sociétés lorsqu'elles effectuent des excursions. Les billets collectifs doivent être demandés à l'avance, ils sont signés du chef de groupe, et les divers membres de la société sont tenus de voyager ensemble.

c) Réductions de prix exceptionnelles.

348. En dehors des prix réduits prévus dans les tarifs voyageurs que nous venons de résumer, il faut citer le transport à prix réduit de certaines personnes, par application ou par extension de dispositions prévues dans divers *tarifs des marchandises.*

Des réductions sont accordées aux palefreniers accompagnant les chevaux dans des conditions différentes suivant les Compagnies et inscrites dans leurs tarifs G. V. 11 ou P. V. 11. Sur toutes les Compagnies, la réduction de prix pour le transport est subordonnée à l'expédition

(1) Billets de saison.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'un certain nombre de bêtes (généralement 6). Le transport d'un cheval de course à un concours donne droit au transport à moitié prix du palefrenier qui l'accompagne.

349. Les expéditeurs et toucheurs de bestiaux bénéficient d'avantages variables suivant les Compagnies et analogues à ceux que nous venons d'indiquer pour les palefreniers. Le nombre des permis délivrés ne dépend plus du nombre de bêtes expédiées, mais du nombre de wagons complets utilisés.

Ces dispositions, rationnelles en elles-mêmes, ont donné lieu à divers abus.

Certaines Compagnies ont, dans un but de concurrence, prolongé de façon excessive la durée de validité des coupons de retour. Le ministre a invité les Compagnies à s'entendre pour uniformiser et réduire ces délais.

D'autre part, les gros expéditeurs de bestiaux morcellent leurs expéditions en plusieurs petites. En rédigeant plusieurs lettres de voitures, ils augmentent le nombre des permis de 2e ou 3e classe auxquels le tarif leur donne droit.

350. Des réductions analogues sont accordées aux expéditeurs de ruches d'abeilles, de pigeons voyageurs, aux personnes qui transportent des valeurs (G. V. 115 tous réseaux), et, sur certains réseaux (Ouest), aux expéditeurs de denrées.

351. D'autres voyageurs circulent gratuitement ou à prix réduits, en vertu des clauses expresses du cahier des charges ou des extensions admises par les Compagnies. Ce sont :

Les fonctionnaires et agents du contrôle (art. 55 du cahier des charges);

Les agents des contributions et des douanes (art. 55);

Les militaires et marins (art. 54);

Les agents des postes en service (art. 56);

Les prisonniers et leurs gardiens (art. 57);

Les agents des télégraphes (art. 58).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Nous retrouverons la plupart de ces dispositions dans un chapitre ultérieur relatif aux services publics. Indiquons cependant que la plupart des fonctionnaires usent également, pour des voyages entrepris dans un intérêt personnel, des facultés de circulation qui ont été établies à l'origine dans l'intérêt des services. Lorsqu'il s'agit de fonctionnaires chargés de contrôler les Compagnies et qui dépendent des différents ministères (Travaux publics, Intérieur, Justice, Finances), il semble que les titres de circulation devraient être délivrés par l'autorité qui exerce le contrôle. En fait (sauf pour un certain nombre de fonctionnaires des Travaux publics), les Compagnies préfèrent délivrer elles-mêmes ces titres, quitte à se montrer plus libérales dans leur délivrance que le cahier des charges ne les y oblige.

352. Parmi les réductions assimilables, dans une certaine mesure, à celles dont bénéficient certains services publics, il faut citer celles qui visent les indigents et aliénés. Le cahier des charges (art. 48, § 6) en prévoit l'éventualité, mais n'en fixe ni le taux, ni les conditions d'application.

A la suite d'une entente intervenue entre le ministre et les Compagnies, les conditions de ces transports spéciaux, très variables suivant les réseaux, ont été rendues uniformes par l'adoption d'un tarif fixé à 50 0/0 du tarif général pour les indigents et assimilés et 75 0/0 pour les enfants assistés de 3 à 7 ans.

353. D'autres catégories de voyageurs bénéficient de réductions accordées par *décisions gracieuses* des Compagnies *avec l'assentiment* ou même ***sur la demande*** de l'Administration, mais sans que ces réductions aient été homologuées.

Parmi les bénéficiaires de ces réductions figurent un certain nombre de fonctionnaires que le cahier des charges ne mentionne pas. La catégorie la plus importante est celle des instituteurs ou institutrices primaires qui circulent à demi-place. Les agents du service actif des eaux et forêts, les professeurs départementaux d'agri-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

culture, les agents de police et d'octroi de Paris, les vérificateurs des poids et mesures, les agents de l'enregistrement, des manufactures de l'État bénéficient de réductions importantes, dont le taux et la région de validité varient avec les réseaux et les emplois.

354. A la suite d'une entente intervenue entre les questeurs des deux Chambres et les Compagnies, celles-ci délivrent aux sénateurs et députés une carte générale de circulation sur tous les réseaux moyennant un abonnement mensuel de 10 francs.

355. Plusieurs professions bénéficient d'un régime privilégié sur les chemins de fer.

Les Compagnies ont accordé, sur la demande du ministre de l'Agriculture, le retour gratuit, dans des conditions déterminées et pendant la période des travaux de la terre, aux ouvriers agricoles ou vendangeurs. Leur qualité est généralement attestée par un certificat du maire de leur commune. Le réseau d'État a étendu ces facilités aux ouvriers du bâtiment. Le réseau du Midi se borne au contraire à prolonger jusqu'à trente jours le délai de validité des coupons de retour des vendangeurs.

Les troupes d'artistes dramatiques bénéficient sur tous les réseaux d'une réduction de 50 0/0.

356. Un régime spécial est appliqué aux journaux avec lesquels les Compagnies ont conclu une entente tacite. Les journaux font gratuitement la publicité des renseignements ordinaires que les Compagnies ont à faire connaître au public (changements d'horaires, tirages d'obligations, assemblées d'actionnaires, etc.); ils reçoivent en échange un certain nombre de permis de 1re classe. Théoriquement le nombre des permis varie, par journal et par Compagnie, de 25 à 12. En fait il dépasse parfois 40.

D'autre part, les membres des grandes associations de presse bénéficient individuellement du droit permanent d'obtenir des permis à demi-place.

357. Il faut ranger dans la catégorie des réductions accordées avec l'assentiment de l'Administration celles

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dont bénéficient certaines sociétés, certains groupements pour leurs déplacements exceptionnels (fêtes annuelles, banquets, excursions, congrès).

Les Compagnies ont, dans le courant de l'année 1909, communiqué au ministre la liste des groupements bénéficiant d'une façon normale de ces réductions ; elles subordonnent, en général, ces réductions au caractère d'intérêt général ou scientifique de la réunion, elles les refusent s'il s'agit de réunions ayant un caractère politique ou commercial.

358. Une circulaire du 13 juillet 1910 a réglé la forme dans laquelle pourraient être accordées ces facilités exceptionnelles de déplacement. Si la réduction ne dépasse pas 50 0/0, le ministre considère que la Compagnie qui l'accorde ne fait qu'étendre, conformément au désir souvent exprimé de l'Administration, le bénéfice des tarifs spéciaux G. V. 8 et 108 à de nouvelles catégories de voyageurs et qu'elle n'a pas à solliciter d'approbation ministérielle expresse. Il suffit qu'elle adresse ses propositions au service du contrôle commercial et elle est autorisée à les mettre en vigueur si, dans les quatre jours, le ministre ne s'y oppose pas.

359. S'il s'agit de manifestation ayant un caractère politique ou religieux, le délai précédent est doublé.

360. Si la réduction dépasse 50 0/0, la Compagnie doit demander une autorisation expresse.

361. C'est le service du contrôle commercial qui examine les demandes de réductions exceptionnelles; le service du contrôle technique est également consulté dans les mêmes formes, si la réduction de tarif est liée à la mise en marche d'un train spécial; ce cas est particulièrement fréquent quand il s'agit de pèlerinages. Il ne faut pas confondre ces trains, organisés par des particuliers et dont l'accès n'est pas libre à tous, avec les trains de plaisir organisés par les Compagnies.

362. Les différentes réductions de prix que nous venons d'examiner ne sont certainement pas régulières dans la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

forme, puisqu'elles n'ont pas été l'objet d'une véritable homologation, mais elles correspondent à des besoins sérieux. La procédure simplifiée, adoptée pour leur approbation, répond à la nature même de ces besoins exceptionnels et temporaires. Il nous reste à parler de réductions de prix accordées gracieusement par les Compagnies, avec la formule « autorisation spéciale » et sans approbation expresse ou tacite du ministre.

Les Compagnies revendiquent, en vertu d'une sorte de droit de propriétaire ou d'usufruitier, le pouvoir d'accorder librement et sans contrôle ces faveurs exceptionnelles. Cette thèse ne saurait être admise. En vertu de l'article 48 du cahier des charges, « la perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'Administration ». Une Compagnie ne peut donc, de sa propre initiative, renoncer à percevoir la moitié ou la totalité du tarif normal. Une semblable pratique est en outre contraire au premier des principes qui régissent l'exploitation des chemins de fer, celui de l'égalité de traitement. Elle est en outre incompatible avec l'association financière des Compagnies et de l'État intéressé aux résultats de l'exploitation par le partage des bénéfices ou, au contraire, la garantie d'intérêts.

363. L'article 5 de la loi de finances du 20 mars 1897 décida qu'il y avait lieu de soumettre à un droit de timbre tous les bons, cartes et permis gratuits ou à prix réduits accordés par les Compagnies en dehors des dispositions réglementaires ou des mesures d'ordre général préalablement approuvées par le ministre des Travaux publics.

Article 2. — *Transport des bagages.*

364. *Prix de transport des bagages.* — Tout voyageur a droit au transport gratuit de 30 kilos de bagages; les enfants de 3 à 7 ans payant demi-place ont droit à 20 kilos; cette franchise ne s'applique point aux enfants âgés de moins de 3 ans. Les tarifs d'émigrants allouent une franchise de bagages de 100 kilos.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

365. Certains prix réduits ne sont applicables qu'aux voyageurs sans bagages (abonnements ouvriers, prix réduits pour sociétés, etc.). D'autres, applicables en trafic international, ne comportent qu'une franchise de 20 kilos.

La définition du terme « bagages » n'est donnée ni par le cahier des charges ni par les conditions générales d'application des tarifs G. V. Les Compagnies ont soutenu parfois que ce terme ne s'appliquait qu'aux effets à usage personnel des voyageurs, mais, d'après l'interprétation donnée par la jurisprudence, on doit entendre par bagages « non seulement les objets affectés à l'usage personnel du voyageur ou destinés à pourvoir aux besoins ou conditions de son voyage, mais encore ceux, quels qu'ils soient, qu'il lui convient de faire transporter avec lui » (1). Il y aurait lieu, toutefois, de refuser la qualification de bagages, aux objets de poids et de dimensions telles qu'ils ne pourraient être transportés dans le matériel de grande vitesse ainsi qu'aux matières dangereuses, inflammables, explosibles ou infectes, exclues des trains de voyageurs (2), ou aux objets dont le transport est soumis à des conditions particulières (3). Nous examinerons dans la section de ce chapitre consacrée à la responsabilité du transporteur dans quelles conditions les bagages peuvent contenir des valeurs (4).

366. La franchise, qui est ainsi stipulée par le cahier des charges, est donc en définitive l'accessoire du billet. Il en résulte qu'elle n'appartient qu'au titulaire du billet, et que celui-ci ne peut la céder ou en faire le trafic; la faculté du groupage n'appartient qu'aux voyageurs d'une même famille et voyageant ensemble. L'intérêt de cette

---

(1) Pau, 11 août 1909, S. 1903. 1.309. V. dans le même sens, Cass. 24 octobre 1888. S. 89.1.83. Cass. 7 juin 1904.

(2) D. 1er mars 1901. Art. 21.

(3) Cass. civ. 7 juin 1904. D. 1906 1.174. Transport d'une chèvre; Cass. civ. 22 décembre 1902. D. 1904, 1.235; transport d'un cheval pour lequel une déclaration d'expédition avait été rédigée.

(4) V. *infra* nos 530 et 531.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

disposition a été récemment mise en lumière par suite du développement considérable pris par l'industrie des commissionnaires-messagers. Ces intermédiaires font eux-mêmes le voyage en chemin de fer, transportant avec eux, comme colis à la main ou comme bagages, les objets dont le transport leur a été confié contre rémunération. Le public apprécie la rapidité de ce mode de transport qui lèse par contre le Trésor (exonération du droit de timbre des messageries) et surtout les Compagnies qui transportent gratuitement les colis à la main et les 30 premiers kilos de bagages enregistrés. C'est pourquoi celles-ci ont inséré dans leurs tarifs d'abonnement une clause d'après laquelle l'abonné prend l'engagement de ne point faire à leur détriment le trafic de la messagerie et ont exercé contre les contrevenants des poursuites correctionnelles.

367. La Compagnie P.-L.-M., au contraire, a préféré autoriser l'exercice de cette industrie moyennant un relèvement de 60 0/0 du prix de l'abonnement. Sur l'invitation de l'Administration, les autres réseaux étudient et adopteront sans doute un régime analogue.

368. Au-dessus des limites indiquées, les bagages sont soumis à certaines taxes qui frappent les excédents. Elles sont les suivantes :

De 0 à 40 kilos, par tonne et par kilomètre, 0 fr. 50, sans que 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 fr. 40.

L'article 25 des conditions générales d'application prévoit, en outre, une taxe de 1 fr. 50 par tonne, par fraction indivisible de 10 kilos, pour la manutention des excédents, lorsqu'ils dépassent 40 kilos.

369. *Enregistrement et délivrance des bagages.* — Aux termes de l'article 12 des conditions d'application des tarifs généraux G. V., l'enregistrement des bagages est effectué sur présentation du billet, il est constaté par la délivrance d'un bulletin. En principe, l'enregistrement est accepté

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour la gare inscrite sur le billet, « 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... ». Cette disposition de l'article 12 ne semble avoir d'intérêt que pour les relations entre plusieurs réseaux, puisque, aux termes de l'article 7, « toutes les gares et stations d'*un même réseau* correspondent directement les unes avec les autres pour la délivrance des billets aux voyageurs ». Mais les Compagnies se refusent à l'appliquer dans ce cas, soutenant que les conditions générales d'application des tarifs sont identiques sur tous les réseaux, mais ne sont pas des conditions *communes*. Cette interprétation nous paraît très contestable. La jurisprudence ne s'est pas encore prononcée sur ce point.

370. Aux termes des articles 5 et 13, l'enregistrement cesse dans les gares, 12 minutes et dans les stations, 5 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. Aux termes de l'article 47, les Compagnies peuvent refuser les bagages en mauvais état de conditionnement.

La délivrance des bagages s'effectue, dès l'arrivée du train, contre la remise du bulletin (1). En cas de perte du bulletin, le voyageur peut y suppléer par tous les modes de preuves établissant sa qualité de propriétaire (2).

371. *Bagages non accompagnés.* — Il existe une classe intermédiaire entre les bagages proprement dits et les articles de messagerie, ce sont les expéditions prévues par le tarif G. V. 110 qui s'applique « aux objets à l'usage personnel des voyageurs ou de leurs familles et des échantillons des voyageurs de commerce non accompagnés sur tout ou partie du parcours ».

---

(1) V. trib. com. du Havre 6 décembre 1887.

(2) Le voyageur qui, bien qu'ayant reçu ses bagages, se sert du bulletin qu'il a conservé pour réclamer une indemnité à la Compagnie commet une escroquerie. Cass. 3 décembre 1886, S. 87.1.328.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le tarif de ces expéditions est celui des excédents de bagages avec les minima suivants :

1 fr. jusqu'à 40 kilos;

1 fr. 50 de 40 à 200 kilos;

2 francs de 200 à 500 kilos.

2 fr. 50 au-dessus de 500 kilos;

Ces expéditions (1) sont majorées, lorsqu'elles traversent Paris, d'une taxe de 0 fr. 30 par fraction de 10 kilos, avec un minimum de perception de 2 fr. 50.

Article 3. — *Transport des marchandises.*

a). — Tarif légal et tarif général.

372. Le cahier des charges prévoit, pour les marchandises transportées en grande vitesse, un prix unique de 0 fr. 36 par tonne et par kilomètre (2). Jusqu'en 1892 le tarif légal a constitué le tarif général mais, à la suite de la loi du 26 janvier 1892, les Compagnies se sont entendues pour établir un tarif général réduit, composé de trois barèmes belges, qui est un tarif général *commun*, c'est-à-dire que la décroissance des bases s'applique au parcours total, même quand ce parcours s'étend sur plusieurs réseaux.

Le tarif général comprend deux sortes de taxes : les taxes au poids et les taxes à la pièce.

A. — Taxes au poids.

Il existe deux barèmes : le 1er applicable aux articles de messagerie, le second aux denrées.

373. *Messageries.* — Aux termes de l'article 14 des conditions générales d'application des tarifs G. V., « les articles de messagerie et marchandises à grande vitesse

(1) Elles acquittent le droit de timbre de 0 fr. 35.

(2) L'impôt des transports s'ajoutait jusqu'en 1892 à ce prix qui était porté à 0 fr. 44.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sont taxées 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*, d'après les bases suivantes » :

1° Expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilos (1) :

Par tonne et par kilomètre :

Jusqu'à 200 kilomètres, 0 fr. 35.

Pour chaque kilomètre en excédent, au delà de :

200	kilom.	jusqu'à	300	kilom....	0,32
300	—		400	—	0,31
400	—		800	—	0,30
800	—		1.000	—	0,28
1.000	—			.	0,25

En aucun cas, la taxe ne pourra être supérieure à celle d'une expédition pesant plus de 40 kilos;

2° Expéditions d'un poids supérieur à 40 kilos.

Par tonne et par kilomètre :

Jusqu'à 100 kilomètres, 0 fr. 32.

Pour chaque kilomètre en excédent, au delà de :

100	kilom.	jusqu'à	300	kilom....	0,30
300	—		500	—	0,28
500	—		600	—	0,26
600	—		700	—	0,24
700	—		800	—	0,22
800	—		900	—	0,20
900	—		1.000	—	0,18
1 000	—		1.100	—	0,16
1 100	—			....	0,14

374. *Denrées.* — Aux termes de l'article 15, les denrées (2) transportées en grande vitesse sont taxées ainsi qu'il suit :

---

(1) Ce tarif constitue un tarif exceptionnel.

(2) La liste des denrées donnée par l'article 15 est la suivante : Animaux vivants en cage ou en panier dont la désignation suit : agneaux, cailles, chevreaux, cobayes, cochons de lait, lapins, pigeons, volailles;

Beurre;

Boissons dont la désignation suit : bière, cidre, vinaigre, vins;

Champignons, charcuterie, conserves alimentaires, coquillages

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° Pour les expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilos, le tarif est le même que pour les articles de messagerie et marchandises d'un poids équivalent sans que la taxe puisse être supérieure à celle d'une expédition de plus de 40 kilos;

2° Pour les expéditions d'un poids supérieur à 40 kilos. par tonne et par kilomètre, jusqu'à 100 kilom., 0 fr. 24.

Par chaque kilomètre en excédent au delà de :

100	kilom. jusqu'à	300	kilom..	0,225
300	—	500	— ..	0,210
500	—	600	— ..	0,195
600	—	700	— ..	0,18
700	—	800	— ..	0,165
800	—	900	— ..	0,15
900	—	1 000	— ..	0,135
1 000	—	1 100	— ..	0,12
1 100	—		..	0,105

Les prix résultant de l'application de ces barèmes pour les expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes 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. Toutefois, le bénéfice de cette disposition 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.

B. — Taxes par pièce.

375. Les marchandises taxées par tête ou à la pièce sont :

---

frais, cornichons, crustacés, escargots, fromage, fruits, gibier abattu, glace à rafraîchir, graisse, harengs, huîtres, lait, légumes, levures melons, œufs, pain, pâtisserie, poissons, tortues vivantes, vendanges, viandes, volailles mortes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° Les *animaux.* — Les prix à percevoir sont ainsi fixés (par tête et par kilomètre) :

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait, biches, cerfs et daims	0 fr. 16
Veaux, porcs et chevreuils	0 fr. 06
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0 fr. 03

Les personnes qui accompagnent les animaux montent dans les voitures des Compagnies et paient les places qu'elles occupent.

Toutefois, les animaux dénommés ci-dessus, placés dans des caisses fermées par les expéditeurs et dont le poids, emballages compris, ne dépasse pas 150 kilos par caisse, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif général des articles de messagerie; la perception a lieu sur le double du poids des animaux et des caisses qui les renferment.

376. Parmi les animaux, il convient de faire une place à part aux chiens. Ceux-ci doivent acquitter une taxe de 0 fr. 0168 par tête et par kilomètre, impôt compris, sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30, à moins toutefois qu'ils ne soient expédiés aux prix et conditions du tarif des animaux en cages; les Compagnies appliquent cette taxe aussi bien quand les chiens sont transportés dans les niches que quand ils sont transportés dans les paniers gardés par les voyageurs dans les compartiments. Le réseau d'État, au contraire, les considère comme des bagages à la main exempts de toute taxe.

377. 2° *Les voitures* acquittent les taxes suivantes (par voiture et par kilomètre) :

Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette à l'intérieur	0 fr. 40
Voitures à quatre roues à deux fonds et à deux banquettes	0 fr. 50

Exceptionnellement sont taxés aux prix des articles de messagerie avec la majoration prévue pour les marchandises de faible densité :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° Les voitures dont le poids, emballage compris, n'excède pas 200 kilos par voiture;

2° Les motocycles, tracteurs, automobiles, tricycles, voitures automobiles, ou automobiles en caisse, dont le poids ne dépasse pas 300 kilos.

Si ces dernières marchandises ne sont point « en caisses » ou si leur poids dépasse 300 kilos, elles sont taxées aux prix du barème des articles de messagerie, sans que la taxe par véhicule puisse être inférieure à celle prévue pour les voitures à un ou deux fonds;

3° Les voitures des pompes funèbres et les cercueils.

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 expédiées à la vitesse des trains de voyageurs.

Quant aux cercueils, ils acquittent une taxe de 0 fr. 30 ou de 1 franc par kilomètre, suivant qu'ils sont transportés par train omnibus ou mixte ou par train express.

b) Tarifs spéciaux.

Les Compagnies ont mis en application un assez grand nombre de tarifs spéciaux, correspondant surtout au transport des animaux et des denrées périssables.

378. *Animaux.* — Dans un grand nombre de tarifs spéciaux pour les bestiaux, le prix à payer est déterminé par wagon ou mètre carré de wagon et par kilomètre, quel que soit le nombre des bêtes qui constituent le chargement. L'Administration s'est vainement efforcée, jusqu'ici, de réglementer ce mode de transport qui pousse les expéditeurs à entasser les bêtes d'une façon excessive et quelque peu barbare.

379. *Denrées périssables.* — A la suite de la réunion, en 1905 et 1906, d'une commission extraparlementaire, les Compagnies ont présenté à l'homologation ministérielle, le 15 octobre 1906 de nouveaux tarifs communs G. V. nos 114 et 314 (ce dernier applicable à l'exportation), en ce qui concerne le trafic des denrées péris-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sables; la plupart d'entre elles ont proposé en même temps de mettre leurs tarifs intérieurs d'accord avec ces tarifs communs. Ces tarifs, qui sont depuis plusieurs années en application provisoire, sont régis par des conditions d'application spéciales. Ils comportent des prix plus réduits que le tarif général; les délais d'expédition et de transmission entre deux réseaux sont sensiblement plus courts. Ils sont, par contre, subordonnés à diverses restrictions telles que : conditionnement minutieux des colis, obligation, pour les expéditeurs, d'effectuer la manutention et de revendiquer expressément le tarif des denrées périssables, enfin, allocation aux ayants droit d'une faible indemnité fixée à forfait, en cas de retard ne dépassant pas 12 heures.

On peut se demander si les termes de la loi Rabier, qui interdit aux Compagnies de s'exonérer de leur responsabilité en cas d'avarie de la marchandise, sont compatibles avec cette dernière clause, dans le cas où le dommage, résultant du retard, est précisément la détérioration des fruits ou primeurs.

c) Colis postaux et colis agricoles.

380. *Colis postaux.* — C'est la loi du 3 mars 1881, portant ratification d'une convention intervenue, le 2 novembre 1880 (1), entre le ministre des Postes d'une part et les délégués des Compagnies de chemins de fer et des Compagnies maritimes d'autre part, qui a inauguré en France le régime des colis postaux.

Avant la convention de 1880, les Compagnies de chemins de fer avaient organisé un service spécial de colis de 0 à 5 kilos soumis à des tarifs gradués indépendamment de la distance parcourue; toutefois les « petits colis », constituant un service accessoire à celui des messageries, devaient acquitter le droit de timbre de 0,35, ce qui ne

(1) Promulguée par le décret du 19 septembre 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

laissait point que de grever assez lourdement ces expéditions.

La réforme essentielle a consisté dans la transformation du caractère juridique de l'expédition; si, en fait, le colis postal est resté un colis de grande vitesse, en droit il constitue une expédition postale. Il en résulte que :

1° La taxe est indépendante de la distance parcourue;

2° Cette taxe doit être acquittée d'avance; en d'autres termes l'expédition ne peut être faite qu'en port payé;

3° Le colis postal bénéficie d'un droit de timbre réduit de 0 fr. 10;

4° Les règles relatives aux conditions de transport et à la responsabilité en cas de retard, de perte ou d'avarie, même depuis la loi du 17 mars 1905, sont celles qui régissent les expéditions postales.

Dès lors, on peut donner du colis postal la définition suivante :

« Les colis postaux sont des colis d'un poids maximum déterminé par la loi, soumis à une taxe uniforme indépendante de la distance parcourue qui, bénéficiant d'un droit de timbre réduit de 0 fr. 10, ne peuvent être expédiés qu'en port payé, et restent soumis à toutes les règles qui régissent les expéditions postales ».

381. A l'origine, la limite maxima du poids du colis postal fut de 3 kilos; portée à 5 kilos par la loi du 15 janvier 1892 (1), elle est, depuis la loi du 17 juillet 1897 (2), de 10 kilos.

Ces diverses lois ont été complétées par de nombreux décrets qui ont organisé le service des colis postaux; les principaux sont ceux des 29 août 1881, 27 juin 1892, 5 septembre 1897, 29 décembre 1902, 28 août et 29 septembre 1907.

---

(1) Approuvant la convention du 15 janvier 1892.
(2) Approuvant la convention du 12 novembre 1896.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

382. *Tarif et conditions d'application.* — Le tarif des colis postaux est à l'heure actuelle le suivant (1) :

En gare :	De 0 à 3 kilos.....	0 fr.	60
	De 3 à 5 kilos.....	0	80
	De 5 à 10 kilos.....	1	25
A domicile :	De 0 à 3 kilos.....	0 fr.	85
	De 3 à 5 kilos.....	1	05
	De 5 à 10 kilos.....	1	50

En cas de déclaration de valeur, il est perçu une taxe d'assurance de 0 fr. 10 par 500 francs, la valeur déclarée ne pouvant excéder 5.000 francs.

Quant aux taxes afférentes au retour d'un remboursement, elles sont fixées par le décret du 26 août 1907, ainsi qu'il suit : Bureau restant ou à domicile, timbre compris, 0 fr. 60 ou 0 fr. 85, jusqu'à 500 francs; 0 fr. 85 ou 1 fr. 10, timbre compris, de 500 à 1.000 francs.

Les conditions d'application des tarifs ont trait :

I. *A l'expédition.* Comme nous l'avons vu, l'expédition doit être effectuée en port payé; elle ne peut concerner que des colis ayant un poids maximum de 3, 5 ou 10 kilos, les colis pesant 5 à 10 kilos ne pouvant avoir une dimension excédant $1^{m},50$ dans un sens quelconque.

Aux termes de l'article 4 de la loi du 12 avril 1892, ne peuvent être expédiés à titre de colis postaux :

1° Les lettres ou notes manuscrites ayant le caractère de correspondance;

2° Les matières d'or ou d'argent et les objets précieux non déclarés;

3° Les matières explosibles ou inflammables et, d'une façon générale, les matières dangereuses;

4° Les animaux vivants sauf exception.

Les conditions d'emballage sont réglées par la convention du 4 juillet 1891, les colis avec valeur déclarée devant être scellés à la cire.

---

(1) Régime intérieur. Pour les relations entre la France, l'Algérie, la Tunisie, la Corse et les colonies il existe des tarifs spéciaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

II. *Au transport.* Aux termes de l'article 5 du décret du 5 septembre 1897 :

« Les colis postaux 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 (1) pour les transports à grande vitesse. Les transports par voie maritime seront effectués par les Compagnies de navigation aux conditions de leur itinéraire réglementaire. »

III. *A la livraison.* — La livraison des colis postaux est faite soit en gare, soit à domicile (2) et les délais dans lesquels elle doit être effectuée sont les mêmes que pour la grande vitesse (3). Tant qu'il n'a pas été livré, le colis postal peut être l'objet d'un changement d'adresse; en ce cas, une nouvelle taxe de transport, y compris le droit de timbre de 0 fr. 10, est due pour cette réexpédition.

A défaut de livraison, les colis tombent en souffrance, et, à l'expiration d'un délai de huitaine (4), la Compagnie destinataire doit aviser l'expéditeur qui peut prescrire (5) soit le retour du colis, soit sa remise à un autre destinataire, soit sa réexpédition pour une autre destination, soit l'envoi d'un nouvel avis au destinataire. Passé un délai de 6 mois, les colis sont vendus au profit de l'État par l'administration des domaines, sous déduction des taxes de messagerie dues au transporteur, par application de l'article 6 de l'arrêté ministériel du 2 octobre 1900. Ils peuvent être même vendus sans formalités, s'il s'agit de

---

(1) Voir arrêtés ministériels des 12 février 1866, 12 mai 1883, 7 août 1095.

(2) La livraison peut avoir lieu par exprès moyennant une taxe de 0 fr. 50.

(3) Un avis de réception peut être envoyé à l'expéditeur moyennant une taxe de 0 fr. 15.

(4) Quinze jours pour l'Algérie.

(5) Art. 14 du règlement du 15 juin 1897.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

marchandises périssables (1). Le produit de la vente est alors remis sous déduction des frais à l'expéditeur et, en cas d'impossibilité de remise, au bout d'un délai de 5 mois (2), il est versé à l'administration des domaines.

383. *Colis agricoles.* — Le Parlement a réclamé, à diverses reprises, l'application d'un régime analogue aux colis agricoles de moins de 50 kilos. L'article 1er de la loi de finances du 26 décembre 1908 a même autorisé le gouvernement à étendre à cette nouvelle espèce de colis le droit de timbre réduit de 0 fr. 10. Ce dégrèvement, décidé en principe, ne devait être réalisé que si les diminutions de tarifs accordées par les Compagnies représentaient une somme égale au sacrifice consenti par le Trésor. Un décret du 27 octobre 1911 l'a réalisé.

Dès le mois de juillet 1905, les Compagnies, à la demande du ministre des Travaux publics, ont soumis un projet de tarif commun, remanié en janvier 1909, comportant des prix variables suivant le poids (3 coupures de 20, 30, 40 kilos) et la distance (par coupure de 50 ou 100 kilomètres). Par sa nature, ce tarif est donc intermédiaire entre celui des colis postaux et celui de la messagerie. Ce tarif, homologué le 11 octobre 1911, est entré en vigueur le 12 novembre suivant.

§ 7. — *Vitesse moyenne et vitesse mixte.*

384. I. *Vitesse moyenne.* — L'article 50 du cahier des charges dispose que, sur la proposition des Compagnies, il pourra être établi, pour le transport des marchandises, un délai intermédiaire entre celui de la petite vitesse et celui de la grande vitesse.

Les Compagnies n'ont pas théoriquement usé de cette faculté, mais elles ont créé certains tarifs qui répondent

---

(1) En cas d'impossibilité de procéder à la vente, les colis sont détruits et il en est dressé procès-verbal.

(2) 1 an en Algérie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la même idée. Il y a une cinquantaine d'années, la Compagnie de l'Ouest reconnut la nécessité d'abréger les délais de transport des denrées de halles. Elle créa, à cet effet, des tarifs dits de petite vitesse accélérée, dont les délais, plus courts que ceux de la petite vitesse, étaient calculés non pas d'après la longueur kilométrique du parcours, mais, suivant la règle applicable à la grande vitesse, d'après l'horaire des trains. Comme la Compagnie ne pouvait, sans entraver la marche normale des trains de voyageurs, affecter ceux-ci au transport des denrées, elle stipula que le trafic serait assuré par des trains spéciaux créés en remplacement et qui reçurent le nom de « trains spécialement désignés » ; d'autres Compagnies suivirent cet exemple : la Compagnie du Nord pour le transport du lait, celle du P.-L.-M. pour le transport des légumes frais sur Paris, celle d'Orléans pour les expéditions de vins blancs doux, de primeurs.

En baptisant de « petite vitesse accélérée » le régime ainsi défini, les Compagnies avaient eu pour but de soustraire les marchandises qui en bénéficiaient à l'impôt de la grande vitesse. Après la suppression de cet impôt pour les marchandises, en 1892, la plupart des tarifs ainsi établis devinrent des tarifs de grande vitesse (denrées) que nous avons étudiés plus haut. D'autres demeurèrent dans la « petite vitesse accélérée ». Ce sont les tarifs P. V. 3 et P. V. 103 applicables aux denrées périssables qui comportent des conditions d'application tout à fait analogues à celles des tarifs G. V. 14 et 114.

385. II. *Vitesse mixte.* — Lorsque deux réseaux voisins ont des tarifs spéciaux de grande vitesse très différents, les expéditeurs peuvent avoir intérêt à n'utiliser le transport en grande vitesse que sur un réseau et à recourir à la petite vitesse pour le reste du parcours.

Cette combinaison est fréquemment utilisée par les éleveurs qui emploient, pour les expéditions de chevaux, la grande vitesse sur l'ancien réseau d'État et la petite vitesse sur l'Ouest-État et sur le réseau d'Orléans.

On perçoit, dans ce cas, le droit de timbre le plus élevé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

D'autres Compagnies contestent la régularité de la soudure d'un tarif de grande vitesse et d'un tarif de petite vitesse.

§ 8. — *Tarifs de petite vitesse.*

Article premier. — *Tarif légal.*

386. Les marchandises sont réparties en 72 espèces groupées en quatre classes, pour lesquelles les Compagnies sont autorisées à percevoir les prix suivants :

1re classe : spiritueux, huiles, viandes, denrées coloniales, tissus, etc. : 0 fr. 16 par kilomètre.

2e classe : blé, vins, bois de charpente et à brûler, cotons, etc. : 0 fr. 14 par kilomètre.

3e classe : fonte brute, minerais autres que de fer, pierres de taille, etc : 0 fr. 10 par kilomètre.

Pour la 4e classe (houille, engrais, minerais de fer), le tarif légal est un barème à palier comportant les prix de 0 fr. 08 par kilomètre de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs; de 0 fr. 05 de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse dépasser 12 francs; de 0 fr. 04 au-delà de 300 kilomètres.

Article 2. — *Tarif général.*

387. On n'a pu instituer pour la petite vitesse comme pour la grande vitesse un tarif général *commun* à tous les réseaux; les tarifs généraux sont différents d'un réseau à l'autre; chaque réseau possède un groupe de 6 barèmes belges dont chacun est applicable à l'une des séries entre lesquelles la classification générale commune, dont nous avons parlé plus haut, a réparti les marchandises.

Les différences ne sont pas très considérables entre les barèmes des différents réseaux. On peut cependant noter des prix inférieurs à la moyenne sur la Compagnie de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'Est (3e et 5e séries), du P.-L.-M. (5e série) et, sur l'ancien réseau de l'Ouest, pour toutes les séries aux longues distances. Cette dernière particularité s'explique par la concurrence très vive du cabotage pour la région bretonne.

Le réseau d'État (ancien) fait exception à la règle générale : les barèmes ont été établis sans loi régulière, et la base kilométrique, après avoir décru au début, augmente à partir de 300 kilomètres.

388. Il faut mentionner ici deux tarifs spéciaux P. V. 32 Orléans et P. V. 32 Midi, qui sont, en quelque sorte, des annexes aux tarifs généraux et présentent bien le caractère type de ces derniers, étant applicables d'office.

Le tarif spécial P. V. 32 Orléans se compose de prix fermes applicables entre diverses gares des lignes de Paris à Nantes, Bordeaux, Toulouse, qui ont été établis, au moment de la revision des tarifs qui a suivi les conventions de 1883, pour éviter certains relèvements de prix excessifs qu'aurait entraînés la substitution de barèmes réguliers aux anciens tarifs généraux.

Le tarif spécial P. V. 32 Midi comprend des prix très réduits établis anciennement sur la ligne de Bordeaux à Cette; sur la même ligne, d'autres prix encore plus bas ont été inscrits par la loi du 27 novembre 1897, dans une annexe au tarif général, pour les expéditions d'au moins 5,000 kilos, afin de permettre au chemin de fer de soutenir la concurrence contre le canal du Midi racheté sur lequel les péages venaient d'être supprimés.

389. Pour les marchandises taxées non au poids mais à la pièce (voitures, animaux), l'unification a été réalisée sur la base du tarif légal :

Voitures. — Véhicules à 2 ou 4 roues à un fond et à une seule banquette à l'intérieur : 0 fr. 25 par kilomètre;

Véhicules à 4 roues à 2 fonds et à 2 banquettes dans l'intérieur : 0 fr. 32 par kilomètre.

Les motocycles, tracteurs automobiles, automobiles sont taxés au prix de la 1re série du tarif général sans

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que la taxe puisse être inférieure à celle prévue pour les voitures.

Les motocycles, automobiles, etc., emballés, dont le poids ne dépasse pas 300 kilos, et les autres véhicules, emballés ou non, dont le poids n'excède pas 200 kilos, sont taxés aux prix de la 1re série du tarif général majorés de 50 0/0.

Animaux. — Le prix du transport est, par tête et par kilomètre :

Bœuf, vache, cheval, âne, etc.....	0 fr.	10
Veau ou porc.....	0	04
Mouton, chèvre	0	02

390. *Conditions d'application des tarifs généraux.* —Ces conditions, qui sont les mêmes sur les divers réseaux, fixent les frais accessoires et réglementent le conditionnement, les manutentions des marchandises, les délais de transport, le camionnage d'office, etc. Nous traiterons ultérieurement ces différents points.

Ces conditions déterminent également les bases de la perception des taxes :

Aux termes de l'article 7, les perceptions s'effectuent par fraction indivisible de 10 kilogrammes. Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception est fixé à 0 fr. 40 par expédition, frais de chargement, de déchargement et de gare compris.

D'autre part, en vertu de l'article 6, tout colis contenant des marchandises de séries différentes est 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.

Quant aux taxes, elles sont calculées d'après le poids et la distance, les fractions de poids n'étant comptées que par centième de tonne ou 10 kilos, tout kilomètre entamé étant considéré comme parcouru en entier. D'autre part, il existe un minimum de parcours qui est de 6 kilomètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Enfin, lorsque la fraction de chiffre atteint ou dépasse 2 centimes 1/2 elle doit être arrondie aux 5 centimes supérieurs, dans le cas contraire aux 5 centimes inférieurs.

Article 3. — *Tarifs spéciaux.*

391. En ce qui concerne les marchandises taxées à la tonne, le tarif légal n'est qu'exceptionnellement appliqué et le tarif général ne l'est que rarement, car il serait, dans la plupart des cas, prohibitif. Aussi les neuf dixièmes des transports de petite vitesse sont-ils effectués sous le régime des tarifs spéciaux.

Dans l'étude des tarifs spéciaux P. V. nous ne retiendrons que les points caractéristiques qui ne trouveraient pas place dans l'étude du contrat de transport et de la responsabilité du transporteur qui occuperont les sections II et III de ce chapitre.

392. — a) *Numérotage.* Toutes les marchandises ont été réparties en 28 groupes numérotés et les administrations de chemins de fer donnent aux tarifs spéciaux concernant toutes les marchandises ou certaines marchandises d'un groupe le numéro même de ce groupe (1).

---

(1) Voici la composition de ces différents groupes :
1. Animaux vivants.
2. Céréales, farines, graines, légumes secs, pâtes alimentaires, pommes de terre.
3. Denrées, fruits, légumes, produits de laiterie.
4. Eau de mer, sel gemme, sel marin.
5. Betteraves, sucres, mélasses, dextrine, glucose et sirops.
6. Boissons.
7. Combustibles minéraux.
8. Combustibles végétaux.
9. Bois de construction.
10. Chaux, ciments et 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, combustibles liquides.
16. Corps gras et leurs dérivés.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

393. b) *Forme des tarifs spéciaux.* — Pour fixer les taxes de leurs tarifs spéciaux, les Compagnies se bornent parfois à déclasser la marchandise qui en bénéficie, c'est-à-dire à lui appliquer un barème général plus réduit que le barème normal.

Quelquefois, elles utilisent d'autres barèmes désignés généralement par des lettres (réseaux de l'État, de l'Ouest, du P.-L.-M., de l'Orléans), des chiffres arabes (ancien réseau d'État) ou romains (réseau du Nord), qui s'intercalent entre les barèmes généraux et ont fréquemment une décroissance plus rapide des bases. Le réseau d'État a institué des barèmes 1 *bis*, 2 *bis*, etc., à base régulièrement décroissante qu'il substitue peu à peu aux barèmes 1, 2, etc., dont nous avons signalé la forme irrégulière. Quelquefois le tarif spécial résulte de la combinaison de deux barèmes, ou d'une portion de barème précédée ou suivie d'un palier. Enfin, il reste encore un grand nombre de prix fermes, quoique le ministre n'en homologue plus que rarement.

394. A côté de réductions de taxes, certains tarifs spéciaux comportent exceptionnellement, par rapport au tarif général, des relèvements de prix, que nous indiquerons plus loin.

395. c) *Conditions d'application.* — Les réductions de prix accordées par les tarifs spéciaux sont souvent subordonnées à différentes conditions que nous examinerons

---

17. Matières tinctoriales.
18. Produits chimiques.
19. Papiers, cartons et matières servant à la fabrication de ces produits.
20. Tissus et textiles.
21. Produits céramiques, verrerie.
22. Amendements, engrais.
23. Arbres et arbustes vivants, foins, fourrages, paille, etc.
24. Mobiliers, objets manufacturés.
25. Emballages vides.
26. Emballages vides en retour.
27. Dépouilles d'animaux et produits accessoires.
28. Matériel d'entrepreneur, de fêtes, de chemin de fer et de tramways, voitures.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ultérieurement : allongement du délai de livraison, minimum de tonnage ou d'expédition, manutentions à la charge du client. Elles sont généralement accordées en tenant compte de la qualité de la marchandise (moellons bruts ou moellons ébauchés), de sa valeur (animaux ne valant pas plus de *n* francs), de son conditionnement (vins en fûts, vins en caisses), de sa destination (phosphates de chaux pour engrais).

396. Les tarifs spéciaux, constituant des dérogations au tarif général, ne sont applicables que sur la demande de l'intéressé qui peut être formulée sous la forme « tarif spécial » ou « tarif réduit » ou « tarif le plus réduit ». Il n'y a pas, d'ailleurs, de formule consacrée à cet effet; la revendication peut être implicite, par exemple si l'expéditeur indique dans sa déclaration d'expédition le prix correspondant au tarif spécial (1) ou se sert de formules d'expédition imprimées par la Compagnie et portant que le tarif spécial est appliqué d'office (2).

Jugé, au contraire, que la mention « tarif réduit » ne justifie pas l'application d'un tarif spécial dont les prix sont plus élevés que ceux du tarif général, alors surtout que les clauses de ce tarif prévoient qu'il ne sera appliqué que sur revendication expresse de l'expéditeur (3).

397. Pour définir les conditions du transport, c'est-à dire les droits et les obligations de l'expéditeur et du transporteur, il faut se rappeler que ces conditions sont définies en premier lieu par les conditions particulières du tarif revendiqué, en second lieu par les conditions générales d'application des tarifs spéciaux (en ce qu'elles ont de compatible avec les précédentes), et enfin par les conditions d'application des tarifs généraux pour les points qui ne se trouveraient pas déjà réglés par les conditions générales ou particulières des tarifs spéciaux (4).

---

(1) Cass. civ. 20 mai 1895. D. 1897. 1.36.
(2) Cass. req. 17 avril 1896. D. 1897. 1.93.
(3) Cass. civ. 6 juillet 1904, D. 1906. 1.188.
(4) Art. 12 des conditions générales des tarifs spéciaux P. V.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

398. d) *Réexpédition et soudure.* — Un expéditeur désirant envoyer une marchandise de A en B, stations entre lesquelles n'existent pas de tarifs avantageux, peut avoit intérêt à faire son expédition pour une gare C reliée à A par un tarif très avantageux, à prendre livraison de sa marchandise et à la remettre de nouveau au chemin de fer, au service du départ de cette gare C, pour être acheminée sur B. Pour éviter des manutentions onéreuses et des complications inutiles, on admet, sous réserve de quelques exceptions très rares (1), que cette double opération à la gare C peut être effectuée fictivement; on reconnaît ainsi le droit de *réexpédition*, soit à l'expéditeur lorsqu'il avise la gare A ou la gare B de son intention de renvoyer sa marchandise de C en B, soit au destinataire lorsque, muni du récépissé, il se présente comme mandataire de l'expéditeur.

399. La réexpédition ne fait que supprimer l'obligation matérielle de prendre livraison et de faire une nouvelle remise à la gare, elle ne dispense pas de payer deux fois le droit d'enregistrement et les frais accessoires.

400. La *soudure* est une réexpédition qui bénéficie de cette dernière dispense. Elle est donc particulièrement avantageuse pour le commerce. Cette clause, introduite peu à peu dans un certain nombre de tarifs spéciaux, fut généralisée au moment de la réforme des tarifs qui suivit les conventions de 1883. Les Compagnies acceptèrent, pour les transports en petite vitesse, l'obligation d'appliquer d'office la soudure quand elle serait avantageuse pour le public, et sans que la marchandise fût astreinte à suivre en fait l'itinéraire détourné qui correspond à la soudure des prix.

---

(1) Les conventions de 1883 ont réglé le partage de trafic sur les confins des réseaux de l'Orléans et de l'État. Dans certains cas, en scindant l'itinéraire en deux parties sur le réseau auquel n'appartient pas le trafic, on obtient un prix inférieur à celui qui correspond à l'itinéraire régulier. On a interdit la réexpédition dans les stations situées sur l'itinéraire détourné.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

401. Cette obligation se trouve définie dans les termes suivants, par l'article 1er des conditions d'application des tarifs spéciaux P. V. : la demande du tarif réduit « entraîne 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... » Les conditions de la soudure sont réglées, différemment suivant les Compagnies, dans le tarif spécial P. V. nº 29.

La soudure se fait gratuitement sur tous les réseaux, à l'exception des réseaux d'Orléans et du Midi où on ajoute aux prix soudés une taxe de 0 fr. 40, égale aux frais de gare qui seraient dus en cas de réexpédition. Sur ces deux derniers réseaux, ces frais ne sont pas perçus en cas de soudure entre le tarif général et l'annexe au tarif général ou le tarif spécial nº 32 qui, nous l'avons dit, ne forment, malgré son nom, qu'une annexe du tarif général.

402. Dans certains cas cependant des tarifs spéciaux excluent formellement l'application de la soudure.

Il en est ainsi de certains prix fermes insérés dans le tarif spécial P. V. 32 Orléans, au moment de la réforme des tarifs, pour conserver, sans les étendre, les prix réduits dont bénéficiaient certaines localités.

L'exemple d'interdiction de soudure le plus connu est celui de la Petite Ceinture, sur laquelle on a établi un tarif réduit pour faciliter la répartition des marchandises dans Paris. Afin d'éviter les encombrements qui se produiraient si on utilisait la Petite Ceinture pour le transit des marchandises à destination des au-delà de Paris, on a interdit la soudure de ce tarif spécial à tous les tarifs au départ de Paris.

403. *e) Clause des stations intermédiaires.* — Lorsqu'un prix réduit est applicable à un parcours déterminé, il paraît peu équitable de demander un prix supérieur à une marchandise n'effectuant qu'une partie du même parcours·

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La clause des stations intermédiaires, qui est applicable à la presque totalité des transports de marchandises, fait disparaître cette anomalie, en disposant que les transports effectués dans les conditions applicables à un prix de gare à gare, sur un parcours compris entre deux gares pour lesquelles un prix ferme a été établi, bénéficient de ce prix réduit s'il est inférieur à celui qui résulterait des barèmes.

Ne sont considérées comme intermédiaires que les stations situées sur l'itinéraire direct qui relie les deux gares dénommées dans un prix ferme. Si deux gares viennent à être reliées par une nouvelle ligne de chemin de fer plus courte, les stations de l'ancienne ligne ne peuvent plus réclamer le bénéfice de cette clause (1), à moins qu'une réserve formelle n'ait été stipulée à cet égard.

404. La clause des stations intermédiaires s'applique non seulement aux prix de gare à gare, mais encore aux barèmes applicables de ou pour certaines gares déterminées. Les industriels de la banlieue parisienne du réseau d'Orléans ou du P.-L.-M., par exemple, peuvent avoir intérêt à en demander l'application, pour bénéficier des barèmes établis au départ des gares du Midi pour la destination de Paris. Elle joue également pour les barêmes applicables d'une gare quelconque d'un réseau à une gare quelconque d'un autre réseau.

405. f) *Allongement des délais.* — Nous verrons ultérieurement comment sont calculés les délais normaux de transport en petite vitesse (2). Le cahier des charges autorise les compagnies à subordonner leurs réductions de tarifs à un allongement de ces délais normaux. En fait, elles ont usé de cette faculté dans la plupart de leurs tarifs spéciaux. D'après l'article 4 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux, « à moins d'indications contraires dans les tarifs, les Administrations pourront prolonger de cinq jours au delà des délais

(1) Cass. Civ., 9 avril 1906.
(2) V. *infra* nos 499 et 500.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réglementaires la durée des transports effectués aux prix des tarifs spéciaux, sans que ce supplément de délai puisse donner lieu à une indemnité ».

406. Par les conditions particulières des tarifs, cet allongement de délai est quelquefois porté à huit jours ou même à dix jours.

407. Il arrive fréquemment que le prix d'un transport empruntant un ou plusieurs réseaux soit obtenu par la soudure de plusieurs tarifs spéciaux comportant chacun un allongement de délai. D'après le même article 4, « les allongements de délai spécifiés dans ces tarifs ne se cumuleront pas; le plus grand de ces allongements sera seul appliqué ».

408. Les Compagnies n'usent pas toujours de cette faculté de surbordonner l'établissement d'un tarif spécial à un allongement de délai. C'est le cas dans un grand nombre de tarifs applicables au transport des animaux. Il existe même des tarifs spéciaux qui comportent non un allongement, mais une diminution du délai normal, moyennant un certain relèvement des prix. Nous citerons les tarifs spéciaux P. V. 3 et P. V. 103 concernant les denrées périssables (poissons, fruits, lait, etc.); sur le Midi, l'Ouest et l'État, le Nord, les délais sont fixés, nous l'avons dit, comme s'il s'agissait de transports en grande vitesse. La Compagnie d'Orléans réduit à deux jours le transport des coquillages de Bordeaux à Paris. La compagnie P.-L.-M. allonge de deux jours seulement les délais réglementaires pour les beurres, fromages, poires et pommes fraîches et renonce à tout allongement pour les « choux, choux-fleurs, citrouilles, légumes non dénommés, etc. ».

409. g) *Minimum de tonnage.* — Les compagnies réservent fréquemment le bénéfice de leurs tarifs spéciaux aux grosses expéditions, en imposant à leurs clients soit un minimum d'expédition (expéditions de plus de 50, 500, 5,000, 10,000 kilos ou payant pour ce poids), soit un minimum de chargement (wagon chargé d'au moins 5,000, 10,000, 20,000 kilos).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans le premier cas, l'expéditeur est tenu simplement de remettre à la compagnie un tonnage minimum, l'expédition étant taxée, si ce minimum est dépassé, pour son entier au prix du tarif spécial, et, s'il n'est pas atteint, soit au prix afférent à ce minimum, soit d'après les plus avantageux des autres tarifs applicables.

Dans le second cas, l'expéditeur est tenu de charger par wagon un minimum de poids; s'il y a un excédent, celui-ci ne bénéficie du tarif réduit que s'il peut être placé sur un wagon contenant déjà le chargement minimum. Sinon, il faut payer pour le surplus soit un wagon complet, soit le prix du barême applicable aux expéditions de moindre importance.

410. L'application de ces clauses a soulevé d'assez nombreuses difficultés contentieuses.

La jurisprudence reconnaît que les Compagnies ne sont pas tenues de fournir des wagons d'une espèce déterminée; ces wagons ont, suivant les types et suivant les compagnies, une capacité de 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 18, 20, 25, 30, 35, 40 et 50 tonnes. Comme la capacité du matériel fourni par les compagnies ne concorde pas toujours avec le chargement auquel est subordonné le bénéfice de la clause du wagon complet, les expéditeurs se trouvent parfois empêchés de bénéficier du tarif dont ils escomptaient l'application. Pour diminuer les réclamations provenant de ce fait, les Compagnies ont accepté récemment de ne pas majorer les taxes en raison de l'insuffisance du chargement toutes les fois que les wagons fournis ne seraient pas des wagons du type le plus courant, c'est-à-dire de 10 tonnes.

411. D'autre part, si la clause du minimum de chargement par wagon a un intérêt lorsqu'elle incite l'expéditeur à combiner l'arrimage de ses marchandises pour utiliser le mieux possible la capacité du matériel roulant, son application n'est pas équitable quand, en vertu du tarif, le chargement n'est pas fait par l'expéditeur. Les compagnies ont accepté, dans ce cas, d'appliquer aux excédents de poids les prix subordonnés à un minimum

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de chargement par wagon, dans les mêmes conditions que si le tarif comportait la clause du minimum d'expédition.

412. Une difficulté particulière se présente lorsque le transport à effectuer, empruntant deux réseaux, se trouve taxé sur le premier suivant le poids et sur le second suivant le nombre des wagons. Aucune disposition n'autorise la seconde Compagnie à modifier le chargement pour réduire le nombre de wagons employés. La Cour de cassation a jugé récemment (1), dans ce cas, que si, au moment de la livraison, la taxe a été perçue suivant le poids des marchandises de la gare de départ à la gare d'arrivée, la seconde Compagnie est fondée à réclamer le supplément de taxe qui lui est dû pour le transport effectué sur ses voies suivant le nombre des wagons.

413. Devant les réclamations soulevées par certaines décisions de justice et en vue de répondre aux demandes formulées par l'Administration à la suite d'une étude approfondie du comité consultatif des chemins de fer, les Compagnies ont présenté des propositions tendant à remanier l'article 7 des conditions d'application de manière à trancher les difficultés relatives aux conditions de tonnage. Ces propositions sont actuellement soumises à l'homologation ministérielle.

414. Aux deux formules de conditions de tonnage que nous venons d'indiquer, il faut en ajouter une troisième, qui tend à se généraliser pour les matières premières de la grosse industrie, l'expédition par rames de wagons complets comportant un chargement d'au moins 100, 200, 300 tonnes.

415. h) *Groupage.* — Est-il possible, en *groupant* plusieurs petites expéditions, d'échapper à la majoration applicable aux petits colis ou de bénéficier des réductions de prix des tarifs spéciaux réservés aux grosses expéditions ?

(1) Cass. Civ. 28 déc. 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Notre législation en matière de tarifs est peu favorable au groupage.

Dans la première hypothèse, la faculté de grouper, pour échapper au tarif exceptionnel des petits colis, n'est reconnue qu'aux expéditeurs eux-mêmes. Les intermédiaires ou entrepreneurs de transport ne peuvent faire le groupage, qu'à *couvert*, c'est-à-dire en réunissant en un seul colis toutes leurs expéditions et en payant l'impôt du timbre pour chacune d'elles.

Quant au minimum de tonnage auquel est subordonnée l'application des tarifs spéciaux, il peut être constitué par le groupage des marchandises différentes, mais, en ce cas, le transport est taxé d'après le prix afférent à la marchandise passible du tarif le plus élevé. Par exception à cette règle, les réseaux du Nord et de l'Est contigus à des pays où le groupage est la règle générale ont établi des tarifs spéciaux pour wagons complets chargés de marchandises quelconques (même de la 1re série) à des prix voisins de ceux de la 4e série.

416. i) *Manutentions.* — Très fréquemment, les tarifs spéciaux mettent à la charge du public les manutentions de la marchandise au départ et à l'arrivée. Nous examinerons ultérieurement quels sont, dans ce cas, les droits et les obligations du client et de la Compagnie pour la demande et la fourniture des wagons, les différentes taxes à payer pour location du matériel.

Quelquefois, enfin, les tarifs spéciaux ne sont applicables qu'aux industriels reliés aux chemins de fer par embranchement particulier dans des conditions que nous exposerons plus loin, ou à ceux qui utilisent des wagons particuliers.

§ 9. — *Tarif exceptionnel et masses indivisibles.*

Nous groupons dans ce paragraphe les transports auxquels ne s'appliquent pas les tarifs prévus au cahier des charges. Dans certains cas, ils peuvent être effectués à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des prix comportant des majorations par rapport au tarif général et fixés ou homologués par le ministre; dans d'autres cas, les compagnies ont le droit de les refuser.

Article premier. — *Tarif exceptionnel.*

417. Pour la fixation du tarif exceptionnel, le ministre possède un droit d'initiative. Il peut le déterminer souverainement. Ce tarif s'applique aux marchandises dont le transport comporte des difficultés ou des risques spéciaux.

Il faut citer en premier lieu les petits colis dont le poids ne dépasse pas 40 kilos. Le tarif applicable en grande vitesse est un barème belge dont nous avons indiqué les bases dans ce chapitre, dans le paragraphe relatif à la messagerie. En petite vitesse, le tarif est proportionnel à la distance et s'élève à 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre, quelle que soit la marchandise.

418. Le tarif exceptionnel prévoit une majoration de taxe de 50 0/0 pour les *marchandises encombrantes* ne pesant pas 200 kilogrammes par mètre cube, sans que la taxe perçue par mètre cube puisse dépasser le prix du tarif simple pour 200 kilogrammes de cette marchandise.

419. *Les marchandises dangereuses* sont réparties par des arrêtés ministériels en trois catégories. Pour la première catégorie, le transport n'est autorisé qu'en petite vitesse moyennant une surtaxe de 50 0/0. Pour la 2e catégorie, le transport en petite vitesse donne lieu à une surtaxe de 25 0/0 (1). Les produits de la 3e catégorie circulent soit aux prix ordinaires de la grande vitesse, soit aux prix de la petite vitesse avec une surtaxe de 10 0/0.

---

(1) Ces produits peuvent circuler dans les trains mixtes sur les lignes où le service ordinaire ne comporte pas d'autres trains.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

420. Les objets de valeur : *plaqué d'or ou d'argent, broderies et dentelles, mercure, objets d'art* transportés en petite vitesse paient une majoration de 50 0 /0. En grande vitesse, ils paient le tarif des *finances* qui comprennent l'or, l'argent, les bijoux et pierres précieuses. Pour les finances, la considération du poids à transporter devient tout à fait insignifiante par rapport à la responsabilité à assumer en cas de perte. C'est ce qui explique que le tarif applicable en pareil cas soit proportionnel à la valeur. Il est de 0 c. 252, impôt compris, par fraction de 1,000 francs et par kilomètre; il ne s'y ajoute pas de frais accessoires.

La jurisprudence a été appelée plusieurs fois à se prononcer sur la nature des objets pouvant être considérés comme des valeurs et, comme tels, soumis à la déclaration et à la taxe spéciale. Elle n'a pas admis l'assimilation pour des fourrures (1), ni pour une collection de timbres (2). Elle a, au contraire, estimé qu'une tapisserie ancienne, ayant une valeur artistique et d'un prix élevé, était assimilable à une broderie et constituait en tout cas un objet d'art (3).

421. La même taxe était autrefois applicable aux *retours d'argent*, en cas d'expéditions contre remboursement quoique, dans ce cas, le transport ne fût que fictif. Aujourd'hui la taxe a été ramenée par le tarif G. V. 115 à 15 centimes par 100 francs de toute gare à toute gare avec minimum de perception de 55 centimes par expédition.

Article 2. — *Masses indivisibles.*

422. Le transport des masses indivisibles fait l'objet de dispositions spéciales du cahier des charges, des tarifs généraux et d'un tarif spécial récent.

---

(1) Aix, 26 octobre 1904. D. 1.423.
(2) Cass. rég., 7 janvier 1907. D. 1.423.
(3) Pau, 3 août 1906. D. 2.293.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il faut entendre par masses indivisibles les marchandises qui se présentent sous une masse que le transporteur ne doit pas diviser (1).

Aux termes du cahier des charges, les Compagnies ont le droit de percevoir une surtaxe de 50 0/0 pour les masses pesant plus de 3 tonnes, elles peuvent les refuser à partir de 5 tonnes. Mais, si elles ont accepté le transport d'une de ces masses, elles sont obligées, pendant 3 mois au moins, de transporter celles qu'on leur remet dans les mêmes conditions. Dans le cas de masses pesant plus de 5 tonnes, il est dit que le tarif applicable est *fixé* par le ministre. En fait, le droit pour les Compagnies de refuser le transport transforme ce pouvoir discrétionnaire du ministre en un simple droit d'homologation.

423. Le tarif général prévoit 3 cas. Les Compagnies transportent moyennant une majoration de 50 0/0 les masses de 3 à 5 tonnes, moyennant une majoration de 100 0/0, les masses de 5 à 8 tonnes en grande vitesse et de 5 à 20 tonnes en petite vitesse, sans toutefois que pour les masses de 10 à 20 tonnes le prix puisse descendre au-dessous de 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre.

Au delà le transport devient facultatif.

424. Les Compagnies se sont mises récemment d'accord sur un tarif spécial P. V. 129, qui fonctionne à la fois comme tarif intérieur et comme tarif commun.

Ce tarif exonère de toute majoration les masses d'un poids inférieur à 10 tonnes; le transport n'est facultatif qu'à partir de 40 tonnes et le doublement de la taxe ne porte que sur la partie du poids qui excède 10 tonnes.

425. Dans toutes les gares qui ne sont pas munies d'engins de levage suffisants, le chargement et le déchargement de ces masses sont faits aux frais et risques de l'expéditeur et du destinataire.

426. Les marchandises peuvent être encombrantes non seulement par leur poids mais par leurs dimensions. Les

---

(1) Cass. 7 août 1889.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

conditions d'application des tarifs généraux excluent le transport des objets dont les dimensions dépassent celles de l'ancien matériel 6m,50 de long et 2m,80 de large. Le nouveau tarif P. V. 129 n'admet de majoration qu'à partir de 7m,50 et les tarifs spéciaux 29, prévoient le transport d'objets allant jusqu'à 26 mètres.

§ 10. — *Frais accessoires.*

427. Indépendamment du prix fixé par les tarifs et qui constitue la rémunération du transport proprement dit, les Compagnies, à l'occasion de certains services spéciaux, perçoivent des taxes qui viennent ainsi s'ajouter, à titre de frais accessoires, au prix du transport, et qui pour la plus grande part constituent des charges terminales.

428. Nous avons dit que les frais accessoires sont, comme le tarif exceptionnel, fixés par le ministre sur la proposition des compagnies. Les tarifs généraux ou spéciaux peuvent d'ailleurs les réduire, mais non les augmenter. Cette réduction est rare, car il est reconnu que les taxes perçues par les Compagnies couvrent à peine les charges des opérations correspondantes.

Les frais accessoires ont été longtemps fixés par un arrêté ministériel de 1862, qui fut modifié sur certains points de détail par des arrêtés de 1871, 1872 et 1892.

A différentes reprises, les Compagnies ont protesté contre le taux insuffisant des frais accessoires. Une première étude du Comité consultatif des chemins de fer, faite en 1873 et en 1878, aboutit à une conclusion favorable à la prétention des Compagnies, mais n'eut pas d'autre suite. A la suite d'une deuxième étude faite en 1896 et 1897, le comité conclut au relèvement de tous les frais accessoires, sauf ceux de manutention et de transmission

Une décision ministérielle du 20 décembre 1898, qui sanctionna ces conclusions, souleva de vives réclamations; elle fut rapportée presque immédiatement. A la suite de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

deux nouvelles études très complètes faites par le Comité consultatif en 1899 et 1902, une nouvelle réglementation, ne comportant plus de relèvements de taxes, mais réformant certains abus, fut sanctionnée par les arrêtés des 21 décembre 1900, 21 février 1903, etc. Nous donnons ci-dessous le montant des différents frais accessoires.

429. a) *Enregistrement.* — Les Compagnies sont tenues d'inscrire sur un registre, au départ et à l'arrivée, toutes les marchandises qui leur sont confiées. Le premier enregistrement donne lieu à la perception d'une taxe de 0 fr. 10. Le récépissé qui est remis à l'expéditeur au moment de l'enregistrement de la marchandise est soumis, en outre, au droit de timbre perçu au profit de l'État et qui est de 0 fr. 35 en grande vitesse et de 0 fr. 70 en petite vitesse.

L'enregistrement à l'arrivée prescrit par le cahier des charges ne donne pas lieu à perception de taxe.

Les envois de colis faits par un groupeur donnent lieu à délivrance d'autant de récépissés et à perception d'autant de droits d'enregistrement qu'il y a de destinataires différents.

430. b) *Manutention.* — Les frais de manutention constituent la part principale des frais accessoires. Ils se composent de deux parts : les frais de gare (au départ ou à l'arrivée), et les frais de chargement et déchargement. Ils sont fixés, suivant qu'il s'agit d'expéditions de détail ou par wagon complet, au taux suivant par tonne :

	Détail.	Expéditions de 4 tonnes et wagons complets.
Frais de gare au départ.	0 fr. 35	0 fr. 20
— à l'arrivée.	0 fr. 35	0 fr. 20
Frais de chargement....	0 fr. 40	0 fr. 30
— déchargement...	0 fr. 40	0 fr. 30
Total.....	1 fr. 50	1 fr. »

Les frais de manutention s'ajoutent aux prix résultant de barèmes kilométriques. Pour les prix fermes, leur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

libellé indique si le tarif les contient ou ne les contient pas.

431. Il est fréquent que les tarifs spéciaux laissent au public la faculté d'opérer lui-même le chargement et le déchargement. Dans ce cas, la Compagnie ne perçoit généralement que les frais de gare.

Il semblerait que cette disposition équitable devrait être générale; cependant l'article 6 des conditions d'application des tarifs spéciaux dispose qu'aucune déduction n'est due au cas où le tarif applicable a été établi *tous frais accessoires compris*, à moins que ce tarif ne prévoie explicitement le remboursement des frais de chargement et déchargement aux intéressés qui effectuent ces opérations.

Cette rédaction, qui date de 1898, n'a fait que porter à la connaissance du public une jurisprudence antérieure constante de la Cour de cassation.

La Cour suprême pose en principe l'*indivisibilité des prix* des tarifs spéciaux.

Dans une première espèce (12 novembre 1878, C^ie^ de l'Ouest contre Firmin Didot et C^ie^ d'Orléans-Châlons), elle avait décidé que la taxe de transmission devait s'ajouter à des prix fermes desquels il n'était rien déduit et qui contenaient les frais de transmission; dans un second arrêt (5 août 1890, C^ie^ d'Orléans contre Larrieu) elle a décidé qu'en réduisant une taxe ferme qui constituait un forfait, le tribunal avait fait une répartition arbitraire des éléments qui la composaient et ne pouvaient être scindés. Le 30 octobre 1893 (C^ie^ d'Orléans contre Larrieu) elle a même décidé que si un tarif spécial à barème mentionne la taxe de manutention de 1 fr. 50, sans indication de répartition proportionnelle des éléments qui la composent, elle doit être, à moins de dispositions expresses du tarif, perçue dans son ensemble.

432. Dans ce dernier cas, les Compagnies ont accepté depuis 1902 d'accorder la déduction; elles n'ont pas voulu aller plus loin dans cette voie, malgré les efforts de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'Administration pour leur faire abandonner une pratique quelque peu choquante.

Dans l'état actuel, la jurisprudence est donc fixée en ce sens que, pour être légale, il ne suffit pas que la déduction des frais accessoires compris dans le prix des tarifs spéciaux et correspondant à des services qui n'ont pas été rendus par la Compagnie ne soit pas interdite par une clause du tarif. Il faut que cette déduction ait été expressément prévue par le tarif.

433. En grande vitesse, les frais de manutention sont fixés uniformément à 1 fr. 50 par tonne; c'est une taxe globale. Le chargement et le déchargement sont toujours effectués par la Compagnie.

434. Il n'est perçu de frais de manutention ni en grande vitesse, ni en petite vitesse pour les colis d'un poids inférieur à 40 kilogs.

435 c) *Transmission.* — Lorsqu'une marchandise passe d'un réseau sur un autre, il est perçu une taxe représentant les frais de gare, les frais de transbordement et de reconnaissance de la marchandise, quoique, en fait, ces deux opérations ne soient généralement pas effectuées.

La taxe perçue, qui se partage par moitié entre les deux Compagnies, est de 0 fr. 40 par tonne à la jonction de deux réseaux, ayant le même écartement de voie. Dans le cas contraire, où le transbordement s'impose, la taxe perçue est de 0 fr. 70.

436. On applique aux frais de transmission la règle posée pour les frais de manutention. Si on soude, à la jonction de deux réseaux, deux prix fermes ou deux barèmes renfermant les frais de gare et de manutention, on n'y ajoute pas de frais de transmission, mais on ne déduit les frais de chargement et de déchargement qu'au cas où cette déduction est expressément prévue dans le tarif, bien qu'en fait les opérations correspondantes ne soient pas effectuées.

437. d) *Pesage et comptage.* — L'article 15 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. (art. 16 de l'arr. min. du 27 oct. 1900) rappelle tout d'abord

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que la Compagnie est *tenue* de faire *gratuitement* un pesage au départ pour établir la taxe.

Si l'expéditeur ou le destinataire *demande* un pesage supplémentaire, les taxes dues par lui sont les suivantes :

Par fraction indivisible de 100 kilos : 0 fr. 10; pour les camions ou wagons complets : 0 fr. 30 par tonne avec minimum de 0 fr. 75 pour les camions et 1 fr. par wagon et maximum de 2 fr. ou de 3 fr., suivant que le camion ou le wagon portent une charge inférieure ou supérieure à 10 tonnes.

438. La taxe n'est pas due lorsque le pesage supplémentaire fait apparaître une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

439. Si la gare de départ ne possède pas d'engins de pesage suffisants, la Compagnie peut remplacer le pesage initial par un pesage à une gare située sur le trajet ou à l'arrivée (art. 8 des conditions d'applications des tarifs spéciaux).

440. Les Compagnies s'abstiennent fréquemment de procéder au pesage au départ lorsqu'elles ne contestent pas le poids déclaré par l'expéditeur. Si, ultérieurement, l'expéditeur réclame le pesage à l'arrivée, ce pesage doit-il être taxé? La Cour de cassation (1) ne l'admet pas, aucune taxe ne pouvant être perçue pour pesage, tant que le premier pesage gratuit imposé aux Compagnies n'a pas été effectué.

La Compagnie du Nord a contesté longtemps cette interprétation et a cherché à en paralyser les effets en obligeant les expéditeurs à déclarer par écrit, au moment de l'expédition, qu'ils réclamaient le pesage dans leur intérêt et contre paiement de la taxe. Cette pratique illégale a été condamnée par les tribunaux (2).

Sauf en cas de menus objets (briques, tuiles, etc...) l'expéditeur peut obliger la Compagnie à procéder gratui-

(1) Cass. req. 22 mai 1905 et 5 août 1907.
(2) Douai, 22 juin 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tement au *comptage* des colis remis dont le nombre doit figurer sur le récépissé.

Si le nombre des colis dépasse 20 par tonne, il est perçu une taxe de comptage de 0 fr. 15 pour 20 colis avec minimum de 1 franc et maximum de 3 francs par wagon complet.

441. e) *Magasinage.* — Le destinataire doit enlever les marchandises, le lendemain de l'avis de la Compagnie lui annonçant leur arrivée pourvu que cet avis lui parvienne avant midi, si la manutention des colis doit être faite par la Compagnie, ou avant 6 heures du soir dans le cas contraire.

Passé ce délai, le magasinage est soumis à une taxe que l'article 16 des conditions d'application des tarifs généraux G. V. fixe, par fraction de 100 kilogrammes, en grande vitesse à 0 fr. 05 par jour, pendant les trois premiers jours, puis à 0 fr. 10 pour chaque journée en sus.

En petite vitesse, la taxe journalière est la même qu'en grande vitesse pendant les quatre premiers jours, puis elle augmente de 0 fr. 05 par fraction de vingt-quatre heures pendant les deux jours suivants et reste ensuite de 0 fr. 20 par jour.

On sait que les compagnies sont tenues de conserver en dépôt les bagages que les voyageurs leur remettent avant le départ ou après l'arrivée du train. Elles perçoivent comme contrepartie un droit de dépôt qui est fixé, par colis, au taux de la taxe de magasinage P.V. pour une fraction de poids de 100 kilos.

442. Le délai d'enlèvement des marchandises est indépendant du délai de transport; il est le même si les marchandises sont arrivées avant ou après l'expiration de ce délai réglementaire. La Compagnie a droit au remboursement de la lettre d'avis.

443. Si le destinataire refuse de prendre possession de marchandises adressées à domicile, le magasinage est dû, dès qu'elles ont été ramenées en gare aux frais de l'expéditeur. La Compagnie est tenue de prévenir ce dernier.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Elle doit lui adresser un avis de souffrance si le destinataire est inconnu ou si la marchandise n'a pas encore été enlevée, quatre jours après l'expiration du délai d'enlèvement.

444. Certaines Compagnies, notamment la Compagnie de l'Est et celle du Midi, accordent, soit au départ, soit à l'arrivée, le magasinage gratuit, pendant quelques jours, de certaines marchandises, en particulier des bois.

445. f) *Stationnement des wagons.* — Un grand nombre de tarifs spéciaux prévoient que le chargement ou le déchargement sont effectués par l'expéditeur ou le destinataire. Ces opérations doivent être terminées dans les délais suivants : au départ, vingt-quatre heures à partir de la mise à disposition des wagons; à l'arrivée, dans la journée qui suit la réception de la lettre d'avis, pourvu que celle-ci soit arrivée avant 6 heures du soir. Ce délai est augmenté de vingt-quatre heures si, dans la même journée, le destinataire a reçu l'avis d'arrivée de plus de 10 wagons ne faisant pas partie de la même expédition.

446. Si les délais sont dépassés, la Compagnie a droit à une perception journalière de 10 francs par wagon pendant les trois premiers jours, puis de 12 francs au delà.

447. Par opposition à la perception de taxes pour retard dans la libération du matériel, il faut signaler les dispositions de certains tarifs spéciaux, en particulier sur le réseau du Nord, accordant des remises spéciales en cas de manutention rapide dans le délai de six heures.

448. g) *Opérations en douane.* — Les compagnies de chemins de fer effectuent pour le compte de leurs clients, s'ils le désirent, les opérations en douane auxquelles, sont soumises les marchandises importées ou exportées. L'intermédiaire des Compagnies de chemins de fer est obligatoire dans certains cas, que nous exposerons plus loin (1). Nous croyons sans intérêt d'indiquer les taxes

(1) V. *infra* nos 917 et 918.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

complexes qu'elles sont autorisées à percevoir pour ces opérations.

§ 11. — *Surtaxes locales temporaires.*

449. La plupart des frais accessoires constituent ce qu'on appelle généralement des charges terminales. Il nous paraît logique d'en rapprocher une autre catégorie de charges terminales : les surtaxes locales temporaires.

Nous avons vu, dans un chapitre précédent (1), que ces surtaxes, autorisées par la loi du 26 octobre 1897 et celle du 17 avril 1906, permettent de gager des emprunts émis par les départements, les communes ou les chambres de commerce, en vue de créer, d'améliorer ou de transformer des gares, haltes, passages supérieurs, inférieurs ou à niveau. Par leur nature, les surtaxes sont donc un mode spécial de fonds de concours. Par leur forme et leur mode de perception, elles constituent de véritables frais accessoires. Elles s'ajoutent, en effet, purement et simplement aux tarifs applicables au trafic en provenance ou à destination des haltes ou gares intéressées.

450. Les surtaxes peuvent porter sur le trafic voyageurs ou marchandises ou sur les deux sortes de trafics, à l'exception des colis postaux et des transports en service. Sous l'empire de la loi de 1897, le Conseil d'État, s'inspirant du principe de la spécialité des taxes d'usage, n'admettait pas que des travaux destinés à créer ou améliorer un service de petite vitesse fussent payés au moyen de surtaxes portant sur le trafic de grande vitesse. Depuis la loi de 1906, les surtaxes peuvent porter indifféremment sur tout le trafic, quelle que soit la nature des travaux à effectuer.

451. Rappelons que les surtaxes qui, sous le régime de la loi de 1897, étaient établies par voie d'homologation,

---

(1) V. *supra* n° 100.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sont aujourd'hui autorisées par un décret en la forme de règlement d'administration publique, rendu après enquête faite suivant les prescriptions du titre II de l'ordonnance du 18 février 1834.

452. Les surtaxes, dont la durée ne peut excéder 50 ans, sont destinées à gager un emprunt. Dans le système de la loi de 1897, cet emprunt devait être réalisé par l'établissement public lui-même qui en assurait le service au moyen du produit des surtaxes que lui versait la Compagnie ; désormais cette dernière peut être autorisée à faire l'avance des fonds à emprunter. Les surtaxes perçues par la Compagnie font l'objet d'un compte spécial dans les écritures de l'administration du chemin de fer intéressé; les excédents en sont reportés au compte spécial de l'exercice suivant, et constituent, jusqu'à concurrence d'une somme déterminée dans l'acte d'autorisation, un fonds de réserve destiné à parer aux insuffisances éventuelles. Le surplus de ces excédents peut être employé, en vertu d'une autorisation donnée par les administrations locales, soit au remboursement anticipé de l'emprunt, soit à la diminution du taux des surtaxes.

SECTION II

DU CONTRAT DE TRANSPORT

453. Les règles qui régissent le contrat de transport sont contenues : 1° dans le Code civil, qui s'en occupe à propos du louage d'ouvrage dans ses articles 1782 à 1784; 2° dans le Code de commerce, qui y consacre deux sections du titre du gage et des commissionnaires dans les art. 96 à 108; 3° enfin, dans un ensemble de textes spéciaux relatifs aux chemins de fer et principalement dans les tarifs.

Le contrat de transport est commercial par sa nature au regard du voiturier; le transport constitue en effet un acte de commerce lorsqu'il est exercé à titre d'entreprise. En ce qui concerne l'expéditeur ou le destinataire, il ne

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

revêt le caractère commercial qu'à la condition que ce dernier soit commerçant et que le transport se rapporte à son commerce; le contrat dans ce cas n'est donc commercial qu'en vertu de la théorie de l'accessoire.

Le contrat engendre à l'égard des deux parties contractantes des obligations et des droits réciproques, le voiturier ayant l'obligation de transporter et le droit de réclamer en retour le prix stipulé, l'expéditeur ayant le droit d'exiger le transport et l'obligation d'en payer le prix.

L'étude de ces droits et de ces obligations forme l'objet de cette section.

§ 1. — *Règles générales.*

Deux règles générales dominent l'exécution du contrat de transport : ce sont l'obligation de transporter et le principe de l'égalité de traitement.

Article premier. — *Obligation de transporter.*

454. Les compagnies de chemins de fer, avons-nous dit, ont l'obligation d'effectuer en principe tous les transports, et cette obligation n'est que le corollaire du monopole de fait dont elles jouissent pour l'exécution d'un service public d'intérêt général.

Cette obligation a sa source dans le cahier des charges lui-même; l'article 43 dispose en effet : « A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout train régulier de voyageurs doit contenir, en nombre suffisant, des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer », et l'article 49 porte : « La Compagnie 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. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette obligation est rappelée dans les articles 16 et 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

455. Quelque générale que soit cette règle, elle ne laisse pas que de comporter certaines exceptions; les unes ont été apportées par le cahier des charges lui-même, les autres dérivent des principes fondamentaux du droit des obligations.

Une première exception, inscrite à l'article 46, § 3, du cahier des charges et reproduite avec certaines atténuations dans les tarifs généraux et spéciaux, vise les masses indivisibles dépassant un certain poids. Cette exception que nous avons déjà signalée plus haut (1) se justifie facilement. Il eût été, en effet, abusif d'imposer, sans aucune limitation, aux Compagnies l'obligation de transporter des marchandises qui, par leur poids et leur encombrement, entraînent des manutentions exceptionnellement coûteuses et peuvent même nécessiter l'emploi d'un matériel spécial. Nous rapplons que si une Compagnie accepte de transporter une masse indivisible, que son cahier des charges et ses tarifs lui eût permis de refuser, elle doit, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes conditions à tous les expéditeurs, se trouvant dans la même situation, qui en feraient la demande.

Les Compagnies peuvent se refuser également à expédier les colis dont l'emballage est insuffisant ou ceux qui ne seraient pas accompagnés des pièces exigées par l'administration des douanes ou des contributions indirectes, les marchandises susceptibles d'altération rapide ou sans valeur, remises pour être expédiées en port dû. D'autre part, les Compagnies ont le droit d'exiger que l'expéditeur se conforme au règlement du 12 novembre 1897 relatif au transport des marchandises inflammables ou explosibles, vénéneuses ou infectes.

456. La deuxième exception dérive, avons-nous dit, des principes généraux du droit des obligations, et en par-

---

(1) V. *supra* nos 422 à 426.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ticulier de l'article 1147 du Code civil, aux termes duquel le débiteur ne saurait être responsable de l'inexécution de l'obligation qui lui incombe, lorsque cette inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

En *cas de force majeure* résultant d'événements tels qu'une inondation, une tempête, un tremblement de terre, la Compagnie n'est plus tenue d'effectuer les transports.

La force majeure doit s'entendre des faits qui rendent l'exécution du transport impossible et non de ceux qui le rendraient simplement plus onéreux pour la Compagnie (1) ou en d'autres termes « la force majeure ne peut résulter que d'un événement indépendant de la volonté humaine, et que cette volonté n'a pu ni prévoir ni conjurer (2). »

457. *La grève* peut-elle constituer un cas de force majeure?

C'est une question d'espèce, à laquelle on peut donner une réponse affirmative à condition (3) :

1° Que la grève soit indépendante de la volonté du transporteur;

2° Qu'elle le mette dans l'impossibilité absolue de remplir ses obligations;

3° Que le transporteur n'ait pu ni la prévenir ni la faire cesser.

458. L'*encombrement des gares* est également considéré par la jurisprudence comme constituant un cas de force majeure, si la Compagnie établit que des causes impérieuses l'ont empêchée de se conformer aux prescriptions rappelées ci-dessus de son cahier des charges et de l'or-

---

(1) Cass., 27 janvier 1875.

(2) Cass., 16 juin 1900.

(3) V. les conclusions de M. Tardieu sous C. d'Ét, 29 janvier 1909. V. sur le caractère d'un cas de force majeure reconnu à une grève: Rennes, 28 juin 1894; Rouen, 8 août 1900, D. 1903.2.289; Aix, 21 novembre 1901; Paris, 13 novembre 1903, D. 1904.2.73; Cass., 31 octobre 1905; 28 octobre 1907; Poitiers 12 janvier 1903, D. 1903. 2.389; Cass., 7 août et 8 novembre 1890, S. 91.2.298.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

donnance du 15 novembre 1846. Il faut qu'elle démontre, en outre, que cet encombrement ne résulte pas d'une insuffisance de personnel, de matériel et des installations de la gare et qu'il découle de faits anormaux et exceptionnels (1).

459. Lorsqu'une Compagnie se trouve obligée par un cas de force majeure à fermer momentanément une gare, elle est soumise aux prescriptions de l'arrêté du 29 décembre 1871, approuvé par décret du 3 janvier 1892 aux termes duquel : « avis de la fermeture, de ses causes et de sa durée probable sera immédiatement notifiée aux autorités locales. Cet avis sera en outre publié par voie d'affiches ».

Article 2. — *Principe de l'égalité de traitement.*

Ce principe qui s'impose d'une manière absolue aux Compagnies vis-à-vis du public se traduit par l'interdiction du tour de faveur et celle du traité particulier.

a) Interdiction du *tour de faveur.*

460. L'article 49 du cahier des charges porte en effet : « Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite sur les registres de la gare de départ du prix total dû pour leur transport. Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ. » Cette prescription reproduite à l'article 50 de l'ordonnance de 1846, doit s'entendre non seulement en ce sens qu'il est défendu au transportenr de donner un tour préférentiel d'expédition à certaines marchandises au détriment de marchandises similaires, mais en-

(1) Cass., 5 mars 1873; Cass., 19 juillet 1868; Cass., 20 janvier 1875.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

core en ce qu'il lui est interdit d'accorder, par un transport plus rapide, un tour de faveur indirect. L'interdiction de toute faveur s'étend en effet, aux délais du transport, et aux délais de livraison.

461. Un industriel ayant actionné la Compagnie du Nord pour avoir, à son détriment, fait bénéficier d'un tour de faveur les marchandises remises par cette Compagnie à celle du South-Eastern (Tarif G. V. n° 3 pour les transports directs Paris-Londres), la cour d'appel de Douai (1) a reconnu sa demande mal fondée et décidé que, par la remise de marchandises parvenues au terme de son réseau, la Compagnie du Nord « ne fait pas fonction du destinataire se les livrant à lui-même, en concours, par conséquent, pour l'ordre de cette livraison avec les autres destinataires recevant des marchandises à leur adresse en gare de Boulogne Maritime, mais qu'il agit comme voiturier transbordant, en cours de route, les marchandises dont il a pris charge et dont le transport doit être continué jusqu'à sa destination définitive par ses soins ou ceux de ses coobligés ».

b) Interdiction du *traité particulier*.

462. L'égalité entre tous les usagers des voies ferrées ne doit pas exister seulement au point de vue des délais, mais aussi au point de vue du prix. Sont interdites toutes les remises par rapport aux tarifs régulièrement homologués qui, d'une façon indirecte, constitueraient des avantages particuliers. Jusqu'en 1857 cependant, la légalité des traités particuliers n'avait point été contestée. Les Compagnies de chemins de fer en avaient passé un certain nombre avec des industriels ou des commerçants, admettant d'ailleurs que tout expéditeur qui se soumettait aux conditions du traité avait le droit d'en revendiquer le bénéfice; l'Administration se réservait la faculté de

(1) Compagnie du Nord, c. Griset, 30 janvier 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les rendre applicables sans conditions à toutes les expéditions similaires.

Mais les traités particuliers comportaient, comme corollaire des réductions consenties, l'obligation de fournir un minimum de tonnage; la plupart des industriels, ne pouvant, par suite de l'insuffisance de leur production, satisfaire à cette obligation, se voyaient concurrencer victorieusement par les grands producteurs qui obtenaient ainsi, grâce à l'importance de leur fabrication, des prix de transport particulièrement avantageux. Aussi, devant les réclamations de nombreuses chambres de commerce, le cahier des charges des Compagnies est-il venu interdire les traités particuliers.

463. C'est par application des mêmes principes que l'on a supprimé, en 1860(1), les tarifs d'*abonnement* par lesquels les Compagnies accordaient le bénéfice de tarifs très réduits aux expéditeurs qui s'engageaient à remettre au chemin de fer non plus un minimum de tonnage, mais la totalité de leurs transports. Quoique les Compagnies aient soutenu la thèse contraire, on doit reconnaître qu'une semblable convention constitue un traité particulier, interdit par le cahier des charges. Stipuler dans un contrat, a-t-on dit très justement, que la totalité des transports serait remise à la voie ferrée, c'est ajouter à la tarification une clause spéciale, c'est mettre, pour une personne, une obligation là où il doit y avoir pour tous une faculté, c'est déroger par une convention particulière à un tarif régulièrement homologué. Un pareil engagement ne peut comporter au surplus, en cas de violation, l'allocation de dommages-intérêts; toute indemnité équivaudrait à

---

(1) « Considérant, porte la décision du 25 janvier 1860, que les traités particuliers entre certains expéditeurs et les Compagnies de chemins de fer sont interdits par le cahier des charges de ces Compagnies; considérant que l'engagement pris par un expéditeur de confier, pendant un certain temps déterminé, au chemin de fer, à l'exclusion de toute autre voie de transport, toutes les marchandises dont il pourra disposer, porte atteinte au principe de la liberté de concurrence et constitue un véritable traité particulier... »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

une majoration non homologuée des prix payés au chemin de fer.

464. C'est également en vertu de ces principes que le ministre a refusé d'homologuer, en 1887, un tarif qui lui était présenté par la Compagnie P.-L.-M. et qui accordait une détaxe aux expéditeurs suivant le nombre de tonnes transportées par chacun d'eux.

Plus récemment cependant, en 1908, la société des chemins de fer du Calvados a soumis au ministre des tarifs spéciaux, comportant des abonnements mensuels pour des expéditions journalières de journaux par 10 kilos et de glace ou de pâtisserie par 15 kilos, et l'homologation a été donnée à ces tarifs.

465. L'obligation de l'égalité de traitement comporte une double sanction :

1° Une sanction civile, en ce sens que les Compagnies peuvent être poursuivies par les commerçants ou industriels, lésés par un prix de faveur ou un tour préférentiel accordé à un de leurs concurrents (1);

2° Une sanction pénale; l'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, interdit en effet la perception d'aucune taxe non homologuée; or, une faveur consentie au profit d'un expéditeur constitue une violation de cet article et tombe sous les coups de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, qui prévoit une amende de 16 à 3000 francs pouvant être doublée en cas de récidive.

§ 2. — *Transport des voyageurs et bagages.*

466. *Voyageurs.* — Le contrat de transport entre le voyageur et la Compagnie se forme par la délivrance d'un billet. Nous avons vu, en étudiant les conditions d'application des tarifs concernant les voyageurs, comment

(1) V. notamment Cass., 30 mars 1863; 21 juin 1882; 22 août 1883; 4 janvier 1904, *Bull. an.* 1904, II, 10; 15 mai 1906, *Bull. an.* 1906, II, 58; 25 juillet 1906, *Bull. an.* 1906, II, 150.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cette opération s'effectue. La Compagnie, en retour du prix qui lui est payé, doit transporter le voyageur par le premier train en partance.

Cette règle générale souffre cependant certaines dérogations; c'est ainsi que dans les trains de luxe n'ont accès que les voyageurs qui ont acquitté les taxes supplémentaires imposées par les tarifs. Certains de ces trains ne comportant qu'un nombre de places limité, les voyageurs doivent les retenir à l'avance.

467. D'autre part, tous les trains ne comportent pas des voitures des trois classes, et fréquemment les horaires subordonnent la faculté, pour les voyageurs, de prendre certains trains, notamment les express, à l'obligation d'effectuer un parcours minimum. Il y a là autant de dérogations à la règle générale que nous exposions.

468. Lorsque la compagnie ne peut satisfaire à ces obligations, elle est en faute et s'expose à des dommages-intérêts, à l'allocation desquels elle ne peut échapper qu'en rapportant la preuve d'un cas de force majeure.

D'autre part, aux termes de l'article 59 du décret du 1er mars 1901 : « Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre des places indiquées, conformément à l'article 12. » Dès lors, les voyageurs qui ne trouvent pas de place ou ceux qui, occupant des places, voient monter dans leur compartiment des voyageurs déclassés ou en surnombre ont droit à des dommages-intérêts tant à raison du préjudice matériel que du préjudice moral par eux éprouvés (1).

Les voyageurs ont-ils le droit de garder des places? Les seules places régulièrement retenues sont celles qui ont été gardées d'avance par le voyageur, qui doit en ce cas acquitter une taxe supplémentaire.

469. *Déclassement.* — Le voyageur qui a pris un billet pour une classe déterminée peut se déclasser, c'est-à-dire

---

(1) Cass., 19 juillet 1902.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

monter dans un compartiment d'une classe supérieure, mais il est tenu, avant de changer de classe, d'en faire la déclaration au conducteur du train et de payer, 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 par lui occupée et le prix de la place à laquelle son billet lui donne droit. Faute d'observer ces formalités, le voyageur commet une contravention à l'article 58 du décret du 1er mars 1901.

Mais la Cour de cassation, s'appuyant sur le libellé des clauses des tarifs d'abonnement, a refusé d'appliquer les sanctions pénales prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 à l'abonné qui se place, sans déclaration préalable dans un compartiment d'une classe supérieure à celle que comporte sa carte d'abonnement.

Par contre, l'abonné qui se refuse à acquitter la somme dont il est redevable, par suite du déclassement, commet une contravention entraînant l'application de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 .

470. *Bagages.* — La prise en charge des bagages est constatée par un bulletin d'enregistrement, et leur délivrance est effectuée contre la remise de ce bulletin. Pour faciliter aux voyageurs le transport des bagages, les Compagnies ont établi des consignes :

1° La consigne à l'arrivée, où l'on dépose les bagages non réclamés par les voyageurs, à la fin du parcours. C'est un service obligatoire pour les Compagnies qui, ayant pris charge d'un colis, sont tenues d'en assurer la garde jusqu'à ce qu'il leur ait été repris ;

2° La consigne au départ, qui est le dépôt des objets qui n'ont pas encore été enregistrés comme bagages. Elle est instituée dans l'intérêt des voyageurs qui veulent déposer momentanément des bagages à la main conservés avec eux pendant le trajet ou de ceux qui font apporter à la gare leurs colis avant l'heure où ils peuvent les faire enregistrer. Pratiquement, il est difficile d'empêcher que la consigne ne soit utilisée comme lieu de dépôt, de garage ou de remisage pour des objets non

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

destinés au transport; aussi les compagnies, dans le but de mettre un terme à ces abus, ont-elles sollicité l'insertion dans les arrêtés ministériels d'un paragraphe ainsi conçu :

« Les Compagnies ne sont tenues de recevoir en dépôt que les bagages ou colis à la main laissés par les voyageurs à l'arrivée ou destinés à être retirés par des voyageurs au départ. »

Mais, devant les difficultés qu'aurait soulevées l'application de cette clause, il a paru préférable de rechercher, soit dans une augmentation des tarifs (1), soit dans l'autorisation donnée aux compagnies de faire conduire dans un magasin public les objets déposés, en cas d'encombrement dûment constaté, le moyen d'obvier à ces abus. En vertu du décret du 1er décembre 1908, les Compagnies peuvent faire camionner d'office, les bagages déposés, soit au domicile du voyageur, soit dans un magasin public, après un délai de trois jours à Paris et de cinq ou huit jours en province; ce délai est calculé à compter du lendemain de l'arrivée du train, s'il s'agit de bagages enregistrés et du jour du dépôt, s'il s'agit de bagages consignés.

§ 3. — *Transport des marchandises.*

Article premier. — *Formation du contrat.*

471. Le contrat de transport se forme par la remise effective (2) de la marchandise entre les mains du voiturier, remise qui est constatée soit par une lettre de voiture, telle qu'elle est prévue par l'article 102 du Code de commerce, soit par un récépissé.

Dans la pratique, pour les expéditions par chemins de fer, l'expéditeur rédige un bordereau ou déclaration d'expédition dont les formes sont réglées, pour les

---

(1) Voir le taux de ces tarifs n° 441.
(2) Cass. 7 juin 1905. *Bull. ann.* 1906, II, 29.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

expéditions en grande vitesse, par l'article 48 et, pour les expéditions en petite vitesse, par l'article 44 des conditions générales d'application des tarifs généraux. Cette déclaration a pour but d'indiquer le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire, le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques ou adresses, les mentions nécessaires à l'expédition (suivant qu'elle a lieu en port dû, en port payé ou qu'elle est effectuée contre remboursement), à la livraison (en gare ou à domicile). Enfin, elle contient l'indication du tarif demandé et doit être accompagnée, s'il est nécessaire, des pièces exigées par l'administration des douanes et des contributions indirectes.

La Compagnie remet en retour à l'expéditeur un récépissé qui énonce la nature, le poids de l'expédition, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport doit être effectué (1).

472. Les Compagnies, en vertu de l'article 45 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. et 49 des conditions générales d'application des tarifs G. V., ont le droit de vérifier l'exactitude des déclarations des expéditeurs. Les fausses déclarations constituent une contravention à l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 et à l'article 76 du décret du 1er mars 1901. Cette contravention constitue un délit contraventionnel, c'est-à-dire que, bien que puni de peines correctionnelles, le seul fait de la déclaration inexacte entraîne, pour l'expéditeur, l'application des pénalités, sans qu'il y ait à rechercher s'il a été ou non de bonne foi (2).

473. On doit considérer comme fausse déclaration, toute indication ou absence d'indication de nature à en-

(1) En ce qui concerne les entrepreneurs de messagerie, ces derniers sont tenus de remettre aux gares expéditrices un bordereau faisant connaître le nom et l'adresse de chaque destinataire des colis groupés; il leur est délivré, outre un récépissé collectif, un récépissé spécial à chaque destinataire.

(2) V. Cass., 10 décembre 1897; Cass., 4 mars 1898.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

traîner, au détriment de la Compagnie, l'application d'un tarif plus réduit que celui qui devrait être perçu.

Quand le tarif général, par exemple, classe dans la première série les statuettes sans valeur artistique et applique une surtaxe de 50 0/0 à celles qui ont une valeur artistique, le fait de remettre à la Compagnie, sous le nom de « figures cuivre », des statues en bronze rentrant dans la deuxième catégorie, constitue une fausse déclaration (1).

Il convient de signaler cependant un arrêt de la cour de Douai, du 2 mars 1898 (2), et un arrêt de la cour de Rennes du 30 mars 1907 qui ont fait une distinction entre les prescriptions qui sont formulées par les règlements d'une façon impérative et dont la violation entraîne l'application des pénalités et celles qui constituent de simples indications et qui sont dénuées de toute sanction pénale.

Article 2. — *Ouverture et fermeture des gares.*

474. Les marchandises ne peuvent être reçues que pendant les heures d'ouverture des gares, telles qu'elles sont fixées par les arrêtés ministériels (3). Le ministre possède en cette matière, en vertu de l'article 50 du cahier des charges, un pouvoir discrétionnaire.

Aux termes des arrêtés en vigueur, les heures d'ouverture et de fermeture sont ainsi réglées :

Pour la grande vitesse : du 1er avril au 30 septembre, les gares sont ouvertes de 6 heures du matin à 8 heures du soir; pendant le semestre du 30 septembre au 1er avril, de 7 heures du matin à 8 heures du soir.

Pour la petite vitesse : du 16 mars au 15 octobre, les gares sont ouvertes de 6 heures du matin à 6 heures du

---

(1) Bordeaux, 12 mai 1897. D. P. 98.2.7.
(2) D. P. 1899.2.125.
(3) Arr. 12 juin 1866, 11 mars 1884, 2 juin 1881, 16 février 1887, 9 mai et 2 décembre 1891, 1er août 1898, 26 juin 1903 et 17 avril 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

soir; du 16 octobre au 15 mars, de 7 heures du matin à 6 heures du soir.

475. Avant 1908, les gares restaient ouvertes à la grande vitesse toute la journée du dimanche et à la petite vitesse jusqu'à 9 ou 10 heures du matin. A la suite des mesures prises par les Compagnies pour faire bénéficier leur personnel du repos hebdomadaire, l'arrêté ministériel du 17 avril 1908 a modifié ce régime.

En principe, le dimanche et les jours fériés, toutes les gares sont fermées à partir de 11 heures du matin au service de la grande vitesse et toute la journée à la petite vitesse. Exceptionnellement, la réception du lait, des pots à lait vides en retour et des journaux, la livraison de ces mêmes marchandises, des animaux et de certaines denrées périssables sont effectuées dans les gares pendant toute la journée en grande vitesse et jusqu'à 11 heures du matin pour la petite vitesse.

L'arrêté du 17 avril 1908 spécifie que l'on ne tient pas compte des dimanches et jours fériés dans le calcul des droits de stationnement ou de magasinage, et qu'en outre, le ministre peut accorder des dérogations exceptionnelles. Des dérogations de cette sorte ont été accordées, par exemple, pour le trafic des bestiaux à destination du marché de la Villette qui a lieu le lundi. A l'occasion de certaines fêtes, les Compagnies sont autorisées à camionner pendant toute la journée fériée, à charge par elles de représenter la marchandise le lendemain, si le destinataire ne peut en prendre livraison.

476. Une gare ne peut être considérée comme ouverte obligatoirement pour la réception des marchandises à une heure antérieure à l'heure réglementaire, même si elle est, en fait, ouverte tous les jours à cette heure (1).

De même, quelle que soit l'heure d'amenée d'une marchandise, elle n'est supposée remise qu'à l'heure légale d'ouverture (2).

---

(1) Cass. civ., 6 juillet 1904. D. 1905. 1.525.
(2) Cass. civ. 12 novembre 1900. D. 1901. 1.188.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 3. — *Expédition.*

Nous grouperons ici ce qui est relatif au conditionnement et au chargement des marchandises ainsi qu'au délai dans lequel ces dernières doivent être expédiées.

477. *Conditionnement.* — Les règles du conditionnement des marchandises sont contenues, d'une part, dans l'article 47 des conditions d'application des tarifs généraux G. V., et, d'autre part, dans l'article 43 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. Aux termes de ces articles, les Compagnies 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 peuvent également refuser les colis qui ne porteraient point des marques destinées à les identifier ou ceux qui, par leur nature, seraient susceptibles de provoquer des accidents.

478. *Chargement.* — Le chargement des marchandises incombe en principe à la Compagnie; certains tarifs l'imposent cependant à l'expéditeur, notamment lorsque les transports s'effectuent par wagons complets ou en provenance d'embranchements particuliers. C'est en fait le régime applicable à plus de la moitié du tonnage transporté.

Lorsque le chargement incombe à l'expéditeur, ce dernier doit, au préalable, adresser une demande en vue d'obtenir que les wagons nécessaires soient mis à sa disposition (1).

Cette demande doit indiquer expressément : 1° le nombre de wagons nécessaires à l'expédition; 2° la nature et le poids approximatif des marchandises à expédier; 3° le réseau destinataire; 4° les tarifs de-

(1) Les formalités que doit remplir l'expéditeur sont réglées pour la G. V. par les art. 56 et 57 des conditions d'application des tarifs généraux et pour la P. V. par l'art. 28 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mandés (1). Ces mentions sont exigées à peine de nullité de la demande (2). La Compagnie doit, dans les quarante-huit heures qui suivent la réception de la demande, informer l'expéditeur des jours et heures où les wagons seront mis à sa disposition (3).

479. La Compagnie, remarquons-le, n'est pas tenue de mettre les wagons à la disposition de l'expéditeur dans les quarante-huit heures qui suivent la réception de la demande; elle a la faculté de choisir le jour qui lui convient; ses seules obligations consistent à assurer le transport de la marchandise dans les délais du tarif et elle les a remplies dès lors qu'elle a livré au destinataire les wagons chargés dans le délai total qui lui est imparti.

Cependant, la Cour de cassation a décidé que, lorsqu'une Compagnie a négligé de répondre dans les délais prescrits à la demande de fourniture de wagons, elle a tacitement accepté de les mettre à la disposition de l'expéditeur au jour fixé par lui. De même, lorsque la Compagnie dans sa réponse a indiqué le jour de la remise des wagons, elle est obligée de se conformer aux indications qu'elle a elle-même données. Faute par elle de satisfaire à ces obligations, elle se trouve passible de dommages-intérêts (4).

480. Il est de jurisprudence constante que la Compagnie n'est pas tenue de fournir des wagons d'un type déterminé. La Cour de cassation a cependant statué en sens inverse dans un cas exceptionnel où l'expéditeur avait formellement réclamé des wagons d'un type spécial, où la Compagnie ne l'avait pas prévenu qu'elle ne pouvait satisfaire à sa demande et où il résultait de circonstances de fait

---

(1) Les propriétaires d'embranchements particuliers sont astreints aux mêmes obligations.

(2) Paris 1er août 1907, Trib. de comm. de la Seine 4 janvier 1909, *Le Droit* 13 mars 1909.

(3) Art. 6, § 2, des conditions des tarifs spéciaux P. V.

(4) Cass., 25 juillet 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que la Compagnie pouvait penser que l'expéditeur renoncerait au transport à défaut des wagons spéciaux réclamés (1).

481. Dès que les wagons sont mis à sa disposition, l'expéditeur doit en opérer le chargement; aux termes des articles 28 et 30 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, il est perçu un droit de stationnement par wagon entamé ou non entamé, quelle qu'en soit la contenance et par jour de retard, dans les conditions indiquées à la section I^re^ de ce chapitre.

482. En ce qui concerne la fourniture des wagons aux propriétaires d'embranchements particuliers la question, ainsi que celle des droits de stationnement, est réglée par le tarif spécial P. V. 29.

483. Les opérations de chargement peuvent nécessiter l'usage de grues et d'appareils de levage appartenant à la Compagnie. Aux termes de l'article 14 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 révisé par celui du 28 février 1903, la Compagnie doit mettre ces appareils de levage à la disposition des intéressés, sur leur demande, moyennant une redevance (2). D'autre part, l'article 14 prévoit expressément que les expéditeurs font

---

(1) Cass. civ. 4 janvier 1904. D. 1906. 1.275.

(2) Appareils à bras : 15 centimes par tonne et par opération de chargement ou de déchargement, avec minimum de perception de 25 centimes par demi-heure indivisible. Appareils mécaniques, 30 centimes par tonne et par opération avec minimum de perception de 1 franc par demi-heure indivisible. Si l'expéditeur fait appel aux agents de la Compagnie, il est dû une surtaxe.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

usage des appareils à leurs risques et périls; il en résulte que les Compagnies ne sauraient être rendues responsables des accidents survenus au cours des opérations (1).

484. *Des délais d'expédition.* — Grande vitesse : L'arrêté ministériel du 12 juin 1866, modifié par ceux du 6 décembre 1878 et du 26 juin 1903, dispose que « les 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 ». Certains tarifs (par exemple, le tarif 114 applicable aux denrées périssables) prévoient, par exception, que la Compagnie doit expédier par le même train les marchandises qui lui sont confiées moins de trois heures avant le départ, si elle n'a pas fait de réserves expresses au moment de leur remise.

Petite vitesse : Les délais en petite vitesse sont fixés par l'article 52 des conditions d'application uniformes des tarifs généraux P. V.:

« Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse, sont expédiés dans le jour qui suit celui de la remise. »

Article 4. — *Choix de l'itinéraire.*

485. Après remise de ses marchandises au chemin de fer, l'expéditeur doit se mettre d'accord avec le transporteur sur le choix de l'itinéraire. Avec la multiplication des voies ferrées, il arrive fréquemment que deux points

(1) La jurisprudence est constante sur ce point (v. Caen 7 juin 1905, *Bull. ann.* 1906.II.29); elle est même allée selon nous trop loin, les Compagnies devant être certainement responsables du mauvais état du matériel mis à la disposition des usagers.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

soient reliés par plusieurs itinéraires présentant les uns par rapport aux autres des avantages divers, suivant que le trajet est plus court, plus rapide ou moins coûteux.

486. Le premier principe est que le choix de l'itinéraire, en tarification générale ou spéciale, est laissé à l'expéditeur, la Compagnie calculant ensuite le prix à payer et les délais de transport, d'après l'itinéraire choisi (1).

Une première exception se rencontre dans le cas où l'expéditeur réclame le bénéfice d'un tarif qui n'est applicable que par un itinéraire déterminé.

Une autre exception vise les transports empruntant plusieurs réseaux liés par des conventions de partage de trafic, par exemple les réseaux de l'État, de l'Orléans et de l'Ouest depuis les conventions de 1883, qui décidaient en principe que le trafic entre deux points appartiendrait à l'itinéraire le plus court devenant ainsi itinéraire légal.

487. Quel est l'itinéraire applicable en l'absence d'indications de la part de l'expéditeur? La question présente surtout de l'intérêt lorsqu'il s'agit des tarifs spéciaux de petite vitesse, qui régissent le transport de la plus grande partie des marchandises. Ces tarifs n'étant pas applicables d'office, le bordereau d'expédition doit porter la mention « tarif réduit » ou « tarif spécial ». La jurisprudence admettait autrefois que cette mention imposait à la Compagnie le choix de l'itinéraire le plus économique, mais seulement dans le cas où la marchandise ne quittait pas son réseau; si, au contraire, le transport empruntait deux ou plusieurs réseaux, la première Compagnie n'était pas tenue de rechercher quel était l'itinéraire, même plus long, donnant, pour le parcours total le prix le plus avantageux; l'itinéraire légal était l'itinéraire le plus court de bout en bout et chaque Compagnie n'était tenue

(1) Cass. civ., 22 décembre 1891. 1892, D. 1, 387.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'à l'application du tarif le plus économique parmi ceux qui correspondaient à la portion de cet itinéraire direct comprise dans son réseau (1).

De même, en cas de transport à effectuer entre deux points de son réseau, une Compagnie n'était pas tenue d'appliquer un itinéraire comportant l'emprunt de rails étrangers sur une partie du parcours, même si cet itinéraire correspondait à un prix plus avantageux. C'est ce qu'avait admis la Cour de Cassation posant en principe que « la Compagnie chargée du transport n'est pas tenue de se substituer un tiers pour l'accomplissement d'un mandat qu'elle peut remplir elle-même, à moins que la condition ne lui en ait été imposée par le contrat; dès lors, l'expéditeur qui voudrait forcer une Compagnie à se dessaisir de la marchandise qu'elle aurait pu conduire à destination sans quitter son propre réseau est tenu de le déclarer en termes exprès » (2).

Cette jurisprudence n'est plus applicable depuis la mise en vigueur des conditions d'application des tarifs spéciaux homologuées le 27 octobre 1900, dont l'article 1er, § 4, prescrit que 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 ».

488. Quelle est l'étendue d'application de cette règle? La Compagnie d'intérêt général doit-elle, lorsqu'une expédition lui est remise, l'acheminer par la voie la plus économique, même lorsque cet itinéraire emprunte un réseau d'intérêt secondaire ou d'intérêt local. Dans le sens de la négative, on pourrait soutenir que l'arrêté ministériel du 27 octobre 1908 est exclusivement applicable aux grandes Compagnies et que, par suite, la règle de la voie la plus courte reprend son empire sur les autres réseaux. Cependant, en présence de la généralité des termes de

(1) Cass. civ., 3 février 1885; D. 1886.1.65; Cass. civ. 17 mai 1892; D. 1892.1.602.

(2) Cass., 22 avril et 20 mai 1885.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'article 1er, une telle interprétation nous paraît difficilement soutenable. Il est certain, et cela résulte du texte même de l'article 1er, § 4, que l'on a voulu forcer la Compagnie à rechercher, pour l'ensemble du parcours, la taxe totale qui donne le prix le plus économique, même si la marchandise doit emprunter un itinéraire détourné situé en dehors de son réseau.

C'est en ce sens que semble se prononcer au surplus la jurisprudence (1).

489. Pour tous les transports ne sortant pas de France, il faut donc admettre que la règle de l'itinéraire économique est absolue et que si une Compagnie a perçu un prix supérieur au prix résultant de l'application de cet itinéraire, cette erreur doit être réparée par voie de détaxe.

Nous verrons ultérieurement que ce principe est tempéré par les prescriptions de la Convention de Berne, quand il s'agit de transports *internationaux*, en raison de l'impossibilité matérielle pour tous les employés de chemins de fer de connaître, d'une façon parfaite, tous les tarifs européens et toutes les combinaisons auxquelles ils peuvent se prêter.

490. Mais la règle posée par l'article 1er, § 4, ne vise que les transports de *petite vitesse* effectués en *tarification spéciale*. Il en résulte que la jurisprudence antérieure à 1901 que nous exposions plus haut est encore applicable aux transports de P. V. en tarification générale et aux transports de grande vitesse (2), et qu'en l'absence d'indications de la part de l'expéditeur, la marchandise doit suivre la voie la plus courte, qui est, sauf quelques rares exceptions, également la plus économique.

491. La règle de l'article 1er, § 4, souffre également une dérogation lorsqu'un cas de force majeure empêche

---

(1) V. notamment Montpellier, 3 janvier 1907; Perpignan, 21 novembre 1905; Marseille, 18 juin 1901; Bazas, 5 juin 1907; contrà Trib. de commerce de la Seine, 1er juin 1904. V. en ce sens également *Bull. an. des chemins de fer*, 1907, t. II, p. 96.

(2) Cass. civ., 26 juin 1899.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la Compagnie d'utiliser l'itinéraire économique. Dans ce cas, la jurisprudence reconnaît à la Compagnie le droit d'agir comme mandataire, au mieux des intérêts de ses clients (1), et d'acheminer la marchandise par un itinéraire détourné si elle estime qu'il serait préjudiciable à ses clients d'attendre, pour expédier la marchandise, que l'itinéraire économique redevienne possible. L'emploi de l'itinéraire détourné donne à la Compagnie le droit de percevoir un supplément de taxe (2).

492. En pratique, il est fréquent que la Compagnie renonce à se prévaloir de cette dernière faculté et qu'elle achemine son trafic sans augmentation de tarifs, même au prix de longs détournements. C'est ce qui s'est produit notamment pendant les inondations de janvier et février 1910.

493. Pour certaines denrées qui sont expédiées sous l'empire de certains tarifs spéciaux, il est prévu un itinéraire particulier qui est l'itinéraire le plus rapide.

Les tarifs (3) applicables au transport de denrées essentiellement périssables prévoient que l'expéditeur peut demander l'itinéraire le plus rapide; la taxe et le délai sont calculés par l'itinéraire ainsi défini. Mais l'expéditeur doit 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.

494. *Détermination des distances.* — Les distances sont déterminées d'après les indications des tableaux de distances, dressés en exécution de l'article 42 du cahier des charges, qui servent légalement de base au calcul des taxes de parcours. Ces tableaux sont d'ordre public; ils ne

---

(1) Cass. civ., 5 mai 1869; D. 1869.1.253; Cass. civ., 21 décembre 1874; D. 1875.1.304; Cass. civ., 28 juillet 1696; D. 1897.1.285.

(2) Cass. civ., 5 mai 1874; D. 1876.1.249; Cass. civ., 15 juin 1875; D. 1876.1.314; Cass. civ., 28 juillet 1896, D. 1897.1.285.

(3) Notamment les tarifs G. V. 114 et G. V. 110.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

peuvent être modifiés par les conventions des parties ni par les décisions de l'autorité judiciaire (1).

Article 5. — *Délais de transport.*

495 Quel est le point de départ des délais de transport ? Suivant la jurisprudence, ils ne commencent à courir qu'à partir du visa par la Compagnie de la déclaration d'expédition; la seule signature de l'expéditeur ne suffit pas à rendre parfait le contrat de transport. L'expéditeur, au moyen du récépissé que la Compagnie doit lui délivrer, est à même de prouver la date qui sert de point de départ au calcul des délais (2).

496. Lorsqu'il s'agit d'expéditions pour lesquelles le chargement est fait par l'expéditeur, les délais courent du lendemain de la réception de la demande, à moins que l'expéditeur n'ait indiqué la date à laquelle il désirait avoir le matériel; en ce cas, ils courent à partir de cette dernière date.

497. *Délais de grande vitesse.* — Ces délais sont fixés par l'article 50 du cahier des charges et par l'article 43 du décret du 1er mars 1901. En réalité, il n'y a pas de délais préfixes de transport, en ce sens que ces délais sont déterminés par les horaires des trains: c'est ce qu'indique l'article 54 des conditions générales d'application des tarifs généraux G. V., quand il dispose que les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse sont expédiés, transportés et livrés de gare en gare dans les délais fixés par les arrêtés ministériels et qui résultent des décisions ministérielles approbatives du service des trains.

Lorsque la marchandise passe d'un réseau sur un autre, elle doit être réexpédiée par le premier train partant sur le second réseau après l'expiration d'un « délai de trans-

---

(1) Cass. civ., 21 janvier 1901. D. 1901.1.223.

(2) V. Caen, 7 juin 1905, *Bulletin des Transports*, 1er septembre 1905; Cass., 4 juillet 1871.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mission » qui est de trois heures, lorsque la transmission s'effectue dans une gare commune, et de six heures lorsque les gares sont distinctes mais reliées par rail.

Certains tarifs applicables aux denrées périssables prévoient la suppression du délai de transmission dans le cas où un train direct circule sur les deux réseaux et, dans le cas contraire, sa réduction à une heure ou trois heures, suivant que la transmission a lieu dans une gare commune ou entre deux gares distinctes.

498. Nous avons vu que les prescriptions de l'article 50 du cahier des charges ne sont « pas obligatoires pour les trains express et les trains postes dans lesquels les Compagnies admettent exceptionnellement des voitures de deuxième et troisième classes 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 ».

Nous avons vu également que, par compensation, les Compagnies ont créé des trains spéciaux de messagerie dits « trains désignés ». Les délais de transport des marchandises par trains désignés sont déterminés par l'horaire même de ces trains.

Il a été publié récemment, avec l'agrément des Compagnies, un Indicateur-Chaix pour le transport des marchandises à grande vitesse sur les chemins de fer français. Ce recueil donne le tableau des trains dans lesquels les transports G. V., taxés aux prix et conditions des tarifs généraux, ne sont pas acceptés ou sont acceptés sous certaines conditions, le tableau des trains par lesquels sont transportées des denrées aux prix et conditions des tarifs spéciaux, le tableau des itinéraires détournés à faire suivre d'office aux denrées périssables et les horaires des trains (autres que les trains de voyageurs) recevant des transports de grande vitesse et de ceux recevant certains transports de petite vitesse.

499. *Délais de petite vitesse.* — L'article 50 du cahier des charges dispose que « le maximum de durée du tra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

jet 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... 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 des Compagnies ». Le ministre possède donc un pouvoir de décision en matière de délais de transport et de transmission. Ces délais sont actuellement fixés par l'article 62 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. qui n'est que la reproduction des articles 7, 8 et 9 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, modifié par les arrêtés du 15 mars 1877 et du 29 décembre 1886.

Art. 7. 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 distances jusques et y compris 25 kilomètres. Ainsi 150 kilomètres compteront comme 125, 275 comme 250, etc.

Art. 8. Sur les lignes ou sections de lignes spécialement désignées, 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 aux prix des 1re, 2e, 3e et 4e séries des tarifs généraux de chaque Compagnie, conformément à la classification générale en vigueur approuvée par décision ministérielle et, en général, pour toutes les marchandises, denrées et objets quelconques qui, rangés dans les séries inférieures, seraient taxés au prix de la 4e série sur la demande des expéditeurs.

Les animaux et les marchandises, taxés comme il est dit ci-dessus, passant directement, sur un même réseau, d'une des lignes spécialement désignées sur une autre de ces mêmes lignes, seront également transportés dans le délai de vingt-quatre heures par fraction indivisible de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

200 kilomètres, comme si le transport avait lieu sur une seule et même ligne.

Pour les animaux et les marchandises qui emprunteront 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 de transport sera calculé en additionnant les délais partiels afférents à chacune des lignes de régime différent, sans que toutefois le délai total puisse dépasser le délai fixé par l'article 7.

L'article 9 accorde aux Compagnies un jour pour la transmission d'un réseau à un autre réseau par une gare commune; ce délai de transmission est porté à deux jours pour les réseaux aboutissant, dans une même localité, à deux gares distinctes en communication par rails. Toutefois, à Paris, pour la transmission d'un réseau à l'autre par l'intermédiaire de la Ceinture, le délai de deux jours comprend la durée du trajet sur le chemin de Ceinture.

500. La longueur des lignes où la vitesse est fixée à 100 kilomètres a été successivement augmentée par les arrêtés du 15 mars 1877 et du 29 décembre 1886. Elle est actuellement de 12,632 kilomètres. Par des lettres de mars à novembre 1903, les Compagnies ont proposé de la porter à 14.126 kilomètres (1), et ont accepté d'étendre les dispositions de l'article 8 de l'arrêté du 21 juin 1866 aux marchandises taxées aux prix des 5e et 6e séries du tarif général (2).

501. L'article 12 de l'arrêté de 1866, rappelle que des délais plus longs que ceux que nous venons d'indiquer peuvent être fixés par les tarifs spéciaux, comme compensation d'une réduction de prix.

---

(1) Cass. civ., 22 décembre 1891. D. 1892.1.387.
(2) Aucune décision n'est encore intervenue sur ce point.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 6. *Livraison.*

La livraison des marchandises peut avoir lieu soit en gare, soit à domicile, la livraison à domicile étant présumée pour les marchandises transportées en G. V. et la livraison en gare pour les marchandises transportées en P. V. Après avoir examiné ces deux modes de livraison, nous indiquerons quel est le régime applicable aux marchandises en souffrance.

a) *Livraison en gare.* — 502. 1° Grande vitesse. — Les délais de livraison en gare sont fixés par les articles 4 et 5 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 : « 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 », c'est-à-dire du train dont la marche détermine le délai de transport. Il y a lieu de combiner ces délais avec ceux relatifs à l'ouverture et à la fermeture des gares.

503. — 2° Petite vitesse. — L'article 10 du même arrêté de 1866 fixe les délais de livraison des marchandises en P.V. : « Elles doivent être mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effctive en gare ».

Les délais de livraison doivent se combiner avec les délais de transport et d'expédition. Aux termes de l'article 11 de l'arrêté du 12 juin 1866, « le delai total résultant des articles 6 à 10 (de l'arrêté de 1866) sera seul obligatoire pour les Compagnies » (1).

Les Compagnies jouissent donc du droit de cumuler les délais et le retard n'existe qu'à l'expiration du délai total (2). Ces délais, au surplus, s'imposent à toutes les

---

(1) La rédaction de l'article 10 aux termes duquel « les expéditions seront mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur *arrivée effective* en gare » ne se comprend donc point, étant donné qu'aux termes de l'article 11 le délai total est seul obligatoire.

(2) Cass. 28 avril 1901, Bull. annoté 1902.II.84.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

parties; la jurisprudence leur reconnaît le même caractère d'ordre public qu'aux tarifs (1).

504. Qu'il s'agisse d'une expédition en grande ou en petite vitesse, les Compagnies ne sont pas tenues de prévenir les destinataires de l'arrivée de leurs marchandises. Il en résulte que ceux-ci ne sont fondés à demander des dommages-intérêts qu'au cas où, les délais de transport étant expirés, ils ont réclamé les marchandises expédiées et où la Compagnie n'a pu leur en faire la remise. D'après une jurisprudence constante, il faut que la Compagnie soit mise en demeure d'effectuer la livraison, et, seule, une réquisition expresse du destinataire peut avoir cet effet; dans ce cas, faute par elle de satisfaire à l'obligation de livrer qui lui incombe, la Compagnie est en faute et passible de dommages-intérêts (2).

505. Par une circulaire du 30 juin 1909, le ministre des Travaux publics a recommandé aux Compagnies de généraliser l'emvoi, facultatif pour elles, des avis d'arrivée des marchandises.

En fait, les Compagnies adressent d'une façon très générale la lettre d'avis qui fait courir le délai d'enlèvement des marchandises fixé par l'article 31 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par les arrêtés ministériels des 21 décembre 1900 et 28 février 1903, et détermine, comme conséquence, le délai à partir duquel pourront être perçus les taxes de magasinage et droits de stationnement, dont nous avons parlé dans la section I de ce chapitre. L'intérêt des Compagnies est donc d'accélérer l'envoi de l'avis (3). Pour leur permettre d'user

---

(1) V. Cass. 31 janvier 1906, S. 1906.1.356.

(2) V. sur tous ces points : Cass. 14 décembre 1892, 15 juin 1900, 25 juillet 1906, 4 décembre 1907.

(3) Il arrive même quelquefois que les Compagnies adressent cet avis avant que les marchandises ne soient en gare. Elles doivent, dans ce cas, une indemnité au destinataire qui vient inutilement à la gare, à la suite de cet avis erroné, avec des hommes et une voiture pour prendre livraison des marchandises (Cass. Req. 22 juin 1903, D. 1904. 1.242).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des moyens de correspondance rapide, l'article 32 de l'arrêté précité a décidé que l'avis prévu à l'article 31 peut être donné, à leur choix, soit par la poste, soit par le télégraphe, soit par téléphone, soit par message téléphoné, soit par exprès, sans que les frais à la charge du destinataire dépassent en aucun cas 0 fr. 10. Toutefois si le destinataire a réclamé l'emploi d'un de ces modes, en s'engageant à supporter le surcroît de taxe correspondant, cet emploi est obligatoire pour la Compagnie.

Si l'avis n'est pas adressé à l'intéressé, de façon à lui parvenir avant midi ou six heures (1), 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; de son côté, l'expéditeur peut obtenir avis direct, par la gare destinataire, de la livraison de la marchandise, en payant à la gare de départ une taxe spéciale de 0 fr. 25 (2).

506. La livraison de la marchandise est faite au destinataire, mais, tant que la marchandise n'a pas été livrée, l'expéditeur a droit d'en disposer.

Lorsque la marchandise n'a pas été livrée par le fait du destinataire, elle tombe alors en souffrance, la Compagnie doit en aviser l'expéditeur, mais, par contre, les droits de magasinage deviennent exigibles, alors même que la lettre d'avis ne serait pas parvenue au destinataire (3).

507. Les marchandises doivent en principe être déchargées par les Compagnies, à moins que le tarif n'impose formellement cette opération au destinataire; les règles relatives à cette opération ainsi qu'aux droits dus pour

---

(1) Suivant la distinction indiquée au n° 441.

(2) Art. 55 des conditions de tarif généraux P. V. et 61 des conditions des tarifs généraux G. V.

(3) V. Cass., 1er décembre 1896; 6 mars 1899.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'usage des appareils de levage et à raison du stationnement des wagons en cas de retard sont les mêmes qu'en ce qui concerne le chargement.

b) *Livraison à domicile.* — 508. Le transport, par la Compagnie, des marchandises au domicile du destinataire prend le nom de factage pour la grande vitesse et de camionnage pour la petite vitesse. Nous étudierons, dans la section IV de ce chapitre, les conditions réglementaires pour les Compagnies d'établissement et de fonctionnement de ces services extérieurs.

Les tarifs afférents à ces opérations, ainsi que les délais de livraison des marchandises à domicile sont arrêtés par le ministre sur la proposition des Compagnies. Les prix de factage et de camionnage sont loin d'être uniformes, ils varient de région à région; à Paris, cependant, l'uniformité a été réalisée, le prix moyen du factage varie suivant la nature de la marchandise entre 1 à 2 francs par 100 kilos, pour le camionnage entre 2 et 8 francs par tonne.

Quant aux délais, qui sont indépendants des délais de transport, ils varient suivant les localités (1).

509. En vertu d'une jurisprudence constante, la mention « livrable à domicile » sur la déclaration d'expédition n'a que le caractère d'une simple indication; il en résulte que le destinataire peut prendre livraison des marchandises en gare, pourvu qu'il ait fait connaître ses intentions à la Compagnie en temps utile. Le prix du camionnage cesse d'être dû en ce cas, à moins que les tarifs ne comportent un prix unique comprenant le transport à domicile. Les opérations de factage et de camionnage commencent au moment du chargement des marchandises et prennent fin par leur dépôt à la porte du destinataire. Dès lors ce dernier ne saurait exiger qu'elles soient manutentionnées dans l'intérieur de son domicile.

510. *Camionnage d'office.* — Afin d'obvier à l'encombrement des gares, en vertu du décret du 1er décembre

(1) Voir *infra* nos 565 et seq.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1908 qui a abrogé et remplacé celui du 11 août 1902, les Compagnies sont autorisées à camionner d'office au domicile du destinataire, toutes les fois que ce domicile est connu et que le transport peut y être effectué normalement, ou à défaut 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.

Avis est donné au destinataire, ou, lorsque le domicile de ce dernier est inconnu, à l'expéditeur. Les frais de camionnage sont calculés d'après les tarifs homologués (1).

c) *Marchandises en souffrance.* — 511. Les marchandises qui n'ont pu être livrées sont dites en souffrance.

D'après l'article 69 des conditions générales d'application des tarifs généraux P. V., les marchandises sont en souffrance dans les cas suivants : 1° refus du destinataire; 2° destinataire inconnu; 3° défaut de réclamation dans les délais réglementaires; 4° indisponibilité de la marchandise à raison d'opposition, de saisie ou de revendication.

La Compagnie, en cas de souffrance de la marchandise à la gare destinataire, est tenue d'aviser directement l'expéditeur. Cet avis de souffrance a un double effet : 1° il fait courir les délais de perception de la taxe de magasinage (2); 2° la marchandise cesse d'être à la disposition du destinataire primitif au reçu des instructions nouvelles de l'expéditeur. Celui-ci en effet peut prescrire le retour de la marchandise (3).

512. Lorsqu'une marchandise est en souffrance, la Compagnie peut : 1° la conserver elle-même; 2° la faire camionner dans un magasin public; 3° la déposer chez

---

(1) V. art 56 des conditions des tarifs généraux P. V. et art. 58 des conditions des tarifs généraux G. V.

(2) Toulouse. Trib. Commerce. 13 avril 1908.

(3) Une Compagnie peut même être tenue de dommages-intérêts vis-à-vis de l'expéditeur, si celui-ci n'a pas été prévenu en temps de la souffrance, et s'il en est résulté une avarie de marchandises que la Compagnie savait sujettes à détérioration (Cass. civ. 11 décembre 1901. D. 1902. 1.355).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

un entrepositaire privé; 4° la conduire, du consentement des intéressés, dans un entrepôt public ou chez un tiers.

1er *cas*. Dans l'hypothèse où la marchandise est conservée par la Compagnie, cette dernière est en droit de percevoir les taxes de magasinage pour l'intégralité du temps pendant lequel elle a assuré la conservation de la marchandise. Ces droits sont fort élevés (1); aussi les propriétaires des marchandises, devant l'élévation des sommes qui leur étaient réclamées, ont-ils parfois saisi les tribunaux de demandes tendant à les faire exonérer du paiement des taxes et certaines décisions judiciaires (2), bien qu'elles reposent suivant nous sur une thèse erronée, ont accueilli leurs prétentions. Dans la pratique, les Compagnies, pour échapper à toute contestation et pour obvier à l'encombrement des gares, font camionner d'office la marchandise dans un magasin public.

2e *Cas*. Lorsque la marchandise est camionnée dans un magasin public, l'expéditeur doit acquitter les frais de ce camionnage; mais, par contre, les droits de magasinage cessent d'être dus à partir du jour du dépôt, il n'est plus tenu que de l'acquittement des droits exigés par le magasin public.

3e *Cas*. La Compagnie peut, au contraire, confier la marchandise à un tiers qui est un entrepositaire privé, mais dans cette hypothèse, à la différence des cas précédents dans lesquels le dépôt dans un magasin public entraînait le dessaisissement de la Compagnie, cette dernière continue à être responsable; le tiers substitué détient les marchandises, pour le compte de la Compagnie, aux

---

(1) Ainsi que nous l'avons indiqué, à propos des frais accessoires, ces droits par 100 kilos varient, suivant l'ancienneté du dépôt, de 5 à 20 centimes par jour. Les majorations ne peuvent être perçues qu'à charge par la gare destinataire d'aviser directement l'expéditeur, le jour où commence la majoration. A défaut d'envoi de cet avis, la taxe de 5 centimes par 100 kilos et par jour reste seule applicable.

(2) V. Paris 5 mai 1876. Trib. de comm. de la Seine 22 mars 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

risques et périls de cette dernière; dès lors il est juste que les frais de magasinage continuent à être perçus (1).

4e *Cas.* Par application de l'article 106 du Code de commerce, en cas de contestation, les objets transportés peuvent être placés sous séquestre ou déposés dans un magasin public. Cette hypothèse vise uniquement le cas de contestation entre l'expéditeur et le destinataire; tant qu'en effet le prix du transport n'a pas été payé, la Compagnie ne peut être contrainte à se dessaisir de son gage. La rémunération du tiers dépositaire est réglée en ce cas par les parties, la livraison des marchandises en séquestre mettant fin d'une façon définitive au contrat de transport.

513. *Vente des marchandises.* — Aux termes de l'article 106 du Code de commerce, les Compagnies peuvent faire procéder à la vente des marchandises et se rembourser sur le prix de vente de leurs frais de transport et du montant des droits de magasinage.

L'article 106 dispose : « En cas de refus ou de 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 lieu public, peut en être ordonné. La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier jusqu'à concurrence du prix de la voiture ». Au cas où les formalités prévues par l'article 106 n'auraient pas été observées, les Compagnies sont-elles passibles de dommages-intérêts? D'après la jurisprudence, la règle générale édictée par l'article 1382 reste entière, mais la Compagnie ne peut être tenue à des dommages-intérêts envers l'expéditeur qu'autant qu'il est établi et constaté que l'inobservation des formalités de l'article 106 a été la cause du préjudice éprouvé (2).

---

(1) Cass. 16 décembre 1902.

(2) V. Cass. 25 février 1896, Bull. ann. 96, p. 79. Cass. 7 juin 1904, Bull. ann. 1904, p. 75.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION III

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Généralités. — Le Code civil, dans son article 1784, et le Code de commerce, dans ses articles 97, 98 et 103, traitent de la responsabilité du voiturier. Ces articles posent en principe :

1° Que le voiturier est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de force majeure légalement constatée;

2° Que le voiturier est responsable de la perte et des avaries des choses qui lui sont confiées, à moins qu'il ne prouve qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure (1).

514. Tels sont les textes qui régissent d'une façon spéciale la responsabilité du voiturier : s'appliquent-ils dans les mêmes conditions au transport des objets, et à celui des personnes? Contrairement à une grande partie de la doctrine (2), la jurisprudence, qui s'est surtout affirmée dans un arrêt de la Cour de cassation du 10 novembre 1884 (3), refuse de les appliquer au transport des voyageurs.

Les motifs qu'en donne l'arrêt sont au nombre de deux : d'une part, la règle édictée par l'article 1784 n'est que l'application au dépôt nécessaire de la chose transportée,

---

(1) Ces règles s'appliquent aussi bien aux Compagnies qu'au réseau de l'État, art. 22 de la loi du 15 juillet 1845. V. Cass. 8 février 1901. S. 1904.1.205.

(2) V. notamment la note de M. Sumien au Sirey, 1900.2.57 et les auteurs cités, et De Ségogne, Annales des chem. de fer 1902.1.162. C'est en ce sens que se prononce la jurisprudence étrangère. V. Cour supérieure de l'empire d'Autriche 28 avril 1905, S. 1908.4.31; Cour d'appel de Gênes 27 avril 1900, S. 1901.65.

(3) S. 85.1.129 et la note de M. Lyon-Caen.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

entre les mains du voiturier, du principe général posé par les articles 1302 et 1315 du même Code sur la preuve de la libération, principe d'après lequel le voiturier doit, comme tout autre dépositaire d'un corps certain, le rendre en bon état à celui qui le lui a remis ou bien justifier de l'extinction de son obligation par paiement ou par cas de force majeure; d'autre part, le législateur a clairement indiqué, par les expressions mêmes dont il s'est servi, qu'il ne s'occupait que du transport des marchandises et non du transport des personnes (1). Le premier de ces motifs peut prêter à la critique (2); aussi la Chambre des requêtes, dans un arrêt du 14 décembre 1903 (3), se borne-t-elle à invoquer le second.

515. Nous étudierons successivement les règles qui régissent la responsabilité du voiturier pour le transport :

1° des personnes;

2° des bagages;

3° des marchandises;

Dans chacune de ces parties nous examinerons d'abord les circonstances qui engagent la responsabilité du voiturier, puis, dans cette éventualité, les bases de l'indemnité qui est à sa charge.

§ 1. — *Transport des personnes.*

Article premier. — *Détermination de la responsabilité.*

516. Les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce ne pouvant être appliqués au transport des personnes, d'après quels principes la responsabilité des Compagnies est-elle régie en cette matière? S'agit-il d'une

---

(1) Aux termes de l'article 1784 du Code civil, les voituriers sont « responsables de la perte et des avaries *des choses* qui leur sont confiées... » et aux termes de l'article 103 du Code de commerce, ils sont garants « de la perte des *objets* à transporter... »

(2) V. la note précitée de M. Lyon-Caen.

(3) S. 1904.1.261.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

responsabilité contractuelle, comme le soutiennent certains auteurs, c'est-à-dire une responsabilité dérivant du contrat lui-même et ayant pour effet d'établir à la charge du voiturier une présomption de faute, à laquelle ce dernier ne pourrait se soustraire qu'en rapportant la preuve du cas fortuit ou de la force majeure ou en démontrant que le fait qui motive la réclamation est imputable à une faute du voyageur?

Se trouve-t-on, au contraire, en présence d'une responsabilité délictuelle reposant sur l'article 1382 du Code civil, auquel cas c'est au voyageur qu'il appartient de prouver la faute de la Compagnie?

Tout l'intérêt de la controverse est donc de savoir qui supporte la charge de la preuve; au premier abord cet intérêt paraît considérable, car dans bien des cas, il est assez difficile, pour un voyageur, de déterminer et d'établir une faute dans une exploitation aussi complexe que celle des chemins de fer.

La jurisprudence adoptant la deuxième solution fait dériver la responsabilité des Compagnies de l'article 1382 du Code civil mais elle tempère, comme nous le verrons la rigueur du principe en reconnaissant très souvent dans les circonstances qui motivent l'action en responsabilité une présomption de faute de la Compagnie qui renverse la charge de la preuve.

Cette responsabilité des Compagnies doit s'étudier successivement :

a) En ce qui concerne les retards;

b) En ce qui concerne les accidents.

a) *Retards.* — 517. Les Compagnies sont tenues, tant en vertu de l'article 49 du cahier des charges que par application de l'article 43 de l'ordonnance de 1846-1901, d'effectuer le transport des voyageurs aux heures fixées par les affiches apposées dans les gares et les stations. Il en résulte que, en cas de non exécution du transport dans les délais impartis, les Compagnies sont passibles de dommages-intérêts, la jurisprudence présumant en effet,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en cas de retard, la faute de la Compagnie (1). Le voyageur doit-il également prouver l'existence d'un préjudice? La jurisprudence de la Cour de cassation est fixée dans le sens de l'affirmative. Certains tribunaux de commerce accordent cependant parfois des dommages-intérêts par le motif que le simple retard est par lui-même générateur du préjudice (2).

518. Une des causes les plus fréquentes de réclamations est le manque de correspondance, mais le voyageur n'a droit à une indemnité qu'au cas où la correspondance est garantie (3).

Pour échapper à la responsabilité qui leur incombe, les Compagnies doivent prouver, soit la faute du voyageur (4), soit l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure (5). Peuvent-elles également échapper à cette responsabilité par une stipulation conventionnelle?

---

(1) V. Chambéry 7 avril 1908, *Le Droit* 26 septembre 1908. — En sens inverse, un arrêt de Bordeaux, 30 juin 1909, décide que le retard d'un train peut avoir son origine dans un acte de prudence en présence, par exemple, de l'encombrement des voies et des nécessités intérieures du service.

(2) V. dans le premier sens, Cass. 8 août 1867, 2 février 1887, 26 octobre 1904, S. 1906.1.355.

Lyon 26 mars 1884. Bull. ann. 1885, p. 170. Caen. 28 février 1900. Bull. ann. 1900.II, p. 85.

Dans le second sens : Trib. de comm. de Nantes 21 février 1896. Bull. ann. 94, p. 55.

Sentence du juge de paix de Paris 16 mars 1902. Bull. ann. 1902. II, 180.

Trib. de comm. de Saint-Étienne 12 février 1903; Bull. ann. 1905.II.20.

(3) V. en ce sens Cass. 10 juin 1901, S. 1901.1.463. Cass. 4 août 1908 *Le Droit* 8 août 1908.

(4) V. Cass. 3 mai 1903, S. 1903.1.191.

(5) V. Cass. 15 février 1868. Trib. de Saint-Pons 18 décembre 1907, *Le Droit* 6 janvier 1908. Trib. de Prades 19 décembre 1907, *Le Droit* 31 janvier 1908.

V. également, pour le cas d'encombrement causé par la rigueur de la saison, Cass., 3 février 1875; pour le cas d'inondation, Cass., 11 juillet 1892; sur les avaries survenues aux machines, Tarbes, 31 octobre 1905, Pau, 29 mars 1905. Dans ces cas l'exception tirée de la force majeure a été admise.

Par contre, les compagnies ont été condamnées lorsque l'avarie provient d'un mauvais état d'entretien de la machine : Saint-Etienne, 3 mai 1901; Aix, 5 février 1903; Rochefort-sur-Mer, 25 mai 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les tarifs G. V. 101 et 103, relatifs à la délivrance des cartes de billets à demi-tarif et des cartes d'abonnement, contiennent une disposition aux termes de laquelle les titulaires de ces cartes prennent l'engagement de n'exercer aucune action ni prétendre à aucune indemnité pour aucun arrêt, empêchement, retard, changement de service, etc.

Il est tout d'abord un point certain en jurisprudence, c'est que cette clause est licite, même depuis la loi du 17 mars 1905; d'une part, en effet cette loi vise uniquement le transport des marchandises, et, en second lieu, elle ne concerne point les clauses d'irresponsabilité pour retard, ayant été greffée sur l'article 103 et non sur l'article 104 du Code de commerce (1). La jurisprudence en limite d'ailleurs les effets, car elle n'admet point qu'une Compagnie puisse s'exonérer ainsi de ses fautes lourdes (2).

Une proposition de loi a été déposée en 1908 par M. Féron en vue d'étendre le principe posé par la loi Rabier aux retards subis par les voyageurs abonnés ou non; toute clause exonérant le transporteur de sa responsabilité, serait nulle de plein droit.

b) Accidents. — 519. La jurisprudence admet qu'en matière d'accidents causés aux personnes, la responsabilité du transporteur est d'origine délictuelle, dérivant de l'article 1382 du Code civil. Théoriquement, c'est donc au voyageur qu'il appartient de prouver la faute de la Compagnie; pratiquement, la jurisprudence actuelle admet qu'il lui suffit de démontrer qu'à raison même de la nature et des conditions dans lesquelles il s'est produit, l'accident dont il a été victime doit nécessairement avoir pour cause une faute ou une erreur du transporteur. C'est ce qu'exprimait la cour de Riom dans son arrêt du 27 jan-

(1) V. en ce sens. Toulouse 8 avril 1908 : S. 1908.2.144; et au Sirey 1908.2.125 et 1908.2.145 les notes de M. Bourcart. V. également Caen 5 juin 1907, S. 1908.2.125.

(2) V. Toulouse 8 avril 1908. S. 1908.2.146.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vier 1896 : « Considérant qu'un accident de chemin de fer peut être dû à des causes multiples et complexes, qui souvent échappent au public ignorant des détails du service; que dès lors on ne saurait toujours exiger du voyageur ou de ses représentants la preuve directe du fait, volontaire ou non, qui a occasionné le dommage; qu'il suffit de démontrer qu'à raison même de sa nature et des conditions où il s'est produit, il devait nécessairement avoir pour cause un acte ou une omission répréhensible du transporteur... » (1)

Pratiquement le système adopté par la jurisprudence aboutit donc à établir une présomption de faute à la charge du transporteur.

520. La Compagnie peut, de son côté, afin d'échapper à toute responsabilité, exciper soit de la faute ou de l'imprudence du voyageur, soit de la force majeure.

L'appréciation de la faute du voyageur appartient au juge du fond; c'est surtout une question d'espèce, la jurisprudence admettant que les Compagnies sont tenues, dans une certaine mesure, de protéger les voyageurs contre leur propre imprudence (2).

Quant à la force majeure, elle doit s'entendre, nous l'avons vu, des événements qui ne pouvaient ni être prévus, ni être empêchés (3).

---

(1) Riom 27 janvier 1896, S. 1900.2.60. Rouen 3 décembre 1898, S. 1900.2.57 et la note de M. Esmein. Grenoble 30 janvier 1900, S. 1906.2.94.

(2) Bordeaux 20 janvier 1908, *Le Droit* du 19 juin 1908. Rouen 7 décembre 1904.

(3) Cass. 8 janvier 1894, D. 94.1.275. Cass. 12 novembre 1900, D. 1901.1.188. Sur les déraillements provenant d'attentats criminels v. Paris 3 mars 1892, Bull. ann. 1898.II.185. Paris 11 janvier 1908, *Le Droit* 7 février 1908.

On peut consulter dans le sens de l'irresponsabilité de la Compagnie : Paris 11 décembre 1897, accident survenu à un voyageur qui se tenait sur le marchepied d'un train en marche; Bordeaux 2 juillet 1906, accident survenu à un voyageur qui descendait d'un compartiment (faute du voyageur). Accidents survenus par l'ouverture des portières, v. Paris 9 juillet 1902, S. 1906.2.43; 21 janvier 1903, S. 1903.2.48.

Dans le sens de la responsabilité : Rouen 7 décembre 1906, voyageur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

521. Quelquefois encore la jurisprudence admet le partage de la responsabilité, lorsqu'un accident a été provoqué à la fois par une imprudence de la victime et par une faute de la Compagnie (1).

Article 2. — *Bases de l'Indemnité.*

522. En cas de retard ou d'accident, d'après quelles bases doit être calculée l'indemnité?

Aux termes de l'article 1150 du Code civil, le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus et qu'on a pu prévoir lors du contrat. Cette règle doit-elle être appliquée en cette matière?

En matière de retard, la jurisprudence, après avoir été hésitante, semble s'être orientée, dans ces dernières années, dans le sens de l'application de l'article 1150 (2).

Il en résulte que les Compagnies ne sauraient être responsables de toutes les conséquences résultant du retard subi dans l'arrivée d'un train et notamment du bénéfice qu'un voyageur espérait réaliser sur un marché qu'il n'a

---

tamponné par une locomotive en manœuvre, pendant qu'il traversait les voies pour gagner un train en partance. Cass. 26 février 1903, voyageur descendu d'un train arrêté par un signal électro-sémaphorique. Pour les accidents survenus à raison de la défectuosité du matériel : Amiens 10 novembre 1896; Paris 30 juillet 1892. Pour les accidents survenus par l'ouverture des portières : V. Trib. civil de la Seine 21 janvier 1902. Paris 19 février 1902, S. 1902.2.77. Accidents survenus par suite de déraillement. Cass. 28 juin 1906, S. 1906.1.94.

(1) Ainsi jugé par la Cour de cassation, 26 février 1903, dans le cas d'un accident survenu à un voyageur descendu du train par erreur avant l'arrêt, mais alors que le conducteur d'arrière, disposant des moyens suffisants pour arrêter le train qui se remettait en marche, n'en avait pas usé pour permettre au voyageur de remonter dans son compartiment.

Jugé dans le même sens par la cour de Paris (26 décembre 1903) dans un accident causé à une personne, ayant quitté sa place avant l'arrêt, par des secousses brusques attribuables soit à la manœuvre trop brutale des freins, soit à un mauvais attelage des wagons.

(2) V. dans le sens de la non-application de l'art. 1150 : Cass. 15 février 1868, Bull. ann. 1868, p. 38. Cass. 28 mars 1870, Bull. ann. 1870, p. 105. Cass. 26 juin 1872, Bull. ann. 1872, p. 209.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pu conclure. C'est en ce sens que s'est prononcée la Cour de cassation par deux arrêts récents des 22 novembre 1904 (1) et 29 janvier 1908 (2).

523. Au contraire, en cas d'accident, la jurisprudence alloue à la victime des dommages-intérêts calculés, *ex æquo et bono*, en tenant compte de toutes les circonstances et destinés à réparer intégralement le préjudice subi. L'article 1150 est donc inapplicable en cette hypothèse.

§ 2. — *Transport des bagages.*

Article premier. — *Détermination de la responsabilité.*

a) Bagages à la main. — 524. La Compagnie n'est responsable que de la perte ou des avaries des objets confiés à sa garde; dès lors sa responsabilité ne saurait être recherchée au cas de vol des bagages à la main que le voyageur conserve avec lui. (3) Il en serait autrement si ces bagages avaient été déposés à la consigne.

525. La Compagnie est-elle également responsable de ses porteurs? Les décisions de la jurisprudence ne sont point toutes concordantes. D'une part il a été admis, par application de l'article 1384 du Code civil, que la Compagnie était responsable du fait de ses préposés et dès lors répondait de la perte des bagages à la main confiés aux hommes d'équipe (4); mais d'autres décisions ont restreint

---

(1) D. 1907.1.415.
(2) *Le Droit*, 7 février 1908.
(3) Tribunal de Mâcon, 19 mai 1891; tribunal de Caen, 31 décembre 1902.
(4) V. Aix, 17 mai 1900. Toulouse, 17 décembre 1903. D.1904. 2.55. Paris, 13 novembre 1906. Trib. de Bordeaux, 9 décembre 1906. *Gazette des Tribunaux*, 7 septembre 1907. Tribunal de commerce de la Seine, 15 septembre 1909. La Loi du 10 novembre 1909.
V. Caen, 17 mars 1909.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cette responsabilité au cas de faute lourde du porteur, par les motifs que les porteurs sont placés par les Compagnies à la disposition des voyageurs pour les aider dans la manutention des objets qu'ils portent à la main, et que les voyageurs ont l'obligation, non seulement de leur donner les indications précises nécessaires à l'accomplissement de leur tâche, mais encore de les surveiller et que par suite les Compagnies ne sauraient être responsables qu'en cas de faute lourde ou de vol de ses préposés (1).

b) Bagages enregistrés. — 526. En ce qui concerne les bagages enregistrés, la Compagnie est responsable, soit en cas de retard, soit en cas d'avarie ou de perte.

Il suffit au voyageur de prouver le fait matériel du retard ou de la perte de son bagage et de justifier de l'existence d'un préjudice. La Compagnie ne peut échapper à la responsabilité par elle encourue qu'en rapportant la preuve soit de la faute du voyageur, soit d'un cas de force majeure.

Les Compagnies peuvent-elles, par une stipulation conventionnelle, se soustraire à toute responsabilité? La loi du 17 mars 1905 n'a prohibé les clauses d'irresponsabilité qu'en ce qui concerne les avaries et non le retard. Pratiquement les tarifs ne contiennent aucune clause de ce genre. Cependant les Compagnies ont cherché à étendre au retard apporté dans la livraison des bagages, par suite d'erreur ou de fausse direction, la clause d'irresponsabilité contenue dans certains tarifs concernant les cartes à demi-tarif et les cartes d'abonnement, pour retard dans l'arrivée des trains (2). Mais la jurisprudence a toujours résisté à ces prétentions, par les motifs « que cette clause ne concerne que les voyageurs et non les bagages et n'a trait en aucune façon à l'obligation qui est

(1) Tribunal de commerce de Bordeaux, 13 avril 1907; tribunal de commerce de la Seine, 22 janvier 1906; cour de Paris, 13 novembre 1906.

(2) V. *suprà*, n^{os} 518 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de l'essence du contrat de transport des personnes et qui consiste à faire suivre leurs bagages par le même train, que dès lors cette stipulation de non garantie invoquée par la Compagnie ne peut s'appliquer à un fait qui n'est pas le résultat d'un retard dans la marche des trains, mais qui est au contraire le résultat d'un oubli ou d'une fausse direction » (1).

En ce qui concerne les avaries ou la perte des bagages nous estimons que la loi du 17 mars 1905, qui a modifié l'article 103 du Code de commerce, est applicable. Cet article dispose en effet « que le voiturier est garant de la perte *des objets* à transporter »; en présence de la généralité de ces termes, on ne saurait soustraire à son application le transport des bagages. Si le transport des voyageurs lui échappe, c'est une exception qui doit être interprétée *stricto sensu*.

Article 2. — *Bases de l'Indemnité.*

527. En cas de retard, d'avarie, ou de perte, d'après quelles bases est calculée l'indemnité dont la Compagnie est débitrice? En principe, la jurisprudence applique l'article 1150 du Code civil, aux termes duquel, nous l'avons vu, elle n'est responsable que des dommages prévus ou qu'elle a pu prévoir.

528. En ce qui concerne les retards, la jurisprudence alloue des indemnités, arbitrées *ex æquo et bono*, aux voyageurs qui, par suite du retard éprouvé dans la livraison de leurs bagages, justifient d'un préjudice subi (2).

La question toutefois est plus délicate lorsqu'il s'agit du retard des bagages contenant des échantillons et appartenant à un commis-voyageur, lorsque, par suite du retard éprouvé, celui-ci a été dans l'impossibilité de conclure

---

(1) V. tribunal de commerce de Lyon, 23 décembre 1902; tribunal de commerce de la Seine, 24 mai 1905; Toulouse, 18 octobre 1905.

(2) V. tribunal de commerce de Périgueux, 7 novembre 1903; cour de Lyon, 14 mars 1895.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

un marché. De très nombreuses décisions (1), se fondant sur la forme extérieure des colis indiquant qu'ils constituaient des caisses d'échantillons, ont admis que les Compagnies étaient tenues d'indemniser le voyageur du bénéfice dont il avait été privé, l'indemnité devant représenter non seulement le *damnum emergens*, mais également le *lucrum cessans*.

Il semble que la Cour de cassation ait également adopté cette solution, dans certaines espèces où la forme extérieure des colis ne décelait pas la qualité de commis-voyageur.

Dans un arrêt du 26 octobre 1896, elle constate que les bagages accompagnant le voyageur sont enregistrés sans indication du nom de leur propriétaire, ni de la nature de leur contenu, et elle décide que le commis-voyageur de commerce, n'ayant pu, préalablement à l'enregistrement, déclarer sa qualité, son but commercial et le contenu de ses colis, doit être admis à faire ces justifications, après coup, judiciairement avec la même efficacité que si elles avaient figuré dans le bulletin même d'enregistrement des bagages. L'indemnité due en ce cas par la Compagnie doit représenter non seulement la valeur des échantillons perdus, mais encore l'émolument qu'aurait retiré le commis-voyageur des commandes qu'il aurait reçues. Cette décision nous semble prêter à la critique, car elle est en contradiction avec le principe même de l'article 1150 qui limite le responsabilité au dommage qui a pu être prévu.

529. En cas d'avarie ou de perte, ce sont les mêmes principes qui sont applicables. En cas de perte, notamment, il appartient, dans chaque espèce, au juge d'arbitrer, d'après les circonstances de la cause, eu égard notamment à la situation sociale du voyageur et au but du voyage, le taux de l'indemnité dont la Compagnie se trouve débitrice.

---

(1) V. en ce sens Cass., 22 novembre 1871; tribunal de commerce de la Seine, 24 octobre 1895; tribunal de commerce de la Seine 2 septembre 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

530. Lorsque le bagage perdu contient des objets soumis à une taxe *ad valorem*, les voyageurs peuvent-ils, en l'absence de toute déclaration, demander une indemnité égale à la valeur de ces objets? Certaines décisions de justice le contestent en se basant sur ce que le transport des valeurs étant soumis à une déclaration préalable, la responsabilité de la Compagnie ne peut se trouver engagée en l'absence de cette formalité (1). Cette théorie ne nous paraît pas admissible. La déclaration n'est imposée que pour l'expédition des valeurs comme messageries et non comme bagages; c'est ce qui résulte de l'article 8 des conditions d'application des tarifs généraux G. V., qui accorde au voyageur le droit de transporter gratuitement 30 kilos de bagages, sans distinction, et de l'article 48 qui affranchit de toute déclaration le voyageur. La jurisprudence paraît s'être fixée en ce sens et de nombreuses décisions ont appliqué l'article 1150, et admis qu'eu égard aux besoins du voyage et aux nécessités imposées au voyageur par sa condition sociale, celui-ci avait droit à la réparation intégrale du dommage par lui subi, même lorsque ses bagages perdus contenaient des objets soumis à la taxe *ad valorem* (2).

531. Mais, bien entendu, si la condition sociale du voyageur ne pouvait laisser supposer à la Compagnie que ses bagages contenaient des bijoux d'un très grand prix, celle-ci ne serait pas tenue de la réparation intégrale du préjudice causé à moins toutefois que la perte ne résultât d'un vol commis par un agent de la Compagnie (3).

532. En cas de perte de bagages d'un commis voyageur, et si la Compagnie ne conteste pas qu'elle ait pu, au moment de l'enregistrement, se rendre compte de la qualité de l'expéditeur, la jurisprudence présume qu'elle

---

(1) V. en ce sens, Cass. 26 octobre 1896.

(2) V. Cass. 10 décembre 1873; tribunal de Lyon, 4 septembre 1906. V. Lamé-Fleury, *Bulletin annoté* des chemins de fer, 1896, p. 256; Paris, 16 janvier 1909, *le Droit* du 23 juillet 1909; Pau, 11 janvier 1908, *le Droit* du 17 février 1908.

(3) Cass. 24 décembre 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

n'a pas dû supposer que le commis voyageur ait contracté en son nom propre, en dehors de sa mission de mandataire, et elle admet que sa responsabilité est engagée vis-à-vis de la maison de commerce elle-même (1).

§ 3. — *Transport des marchandises.*

ARTICLE PREMIER. — *Évolution de la législation et de la jurisprudence.*

533. La responsabilité du voiturier est régie, avons-nous dit, par les articles 1784 du Code civil et les articles 97, 98, 103 et 104 du Code de commerce.

Aux termes de l'article 97 : « Il (le commissionnaire) est garant de l'arrivée des marchandises et des effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors le cas de force majeure légalement constatée ».

Cet article vise, à la vérité, le commissionnaire de transport, mais une doctrine et une jurisprudence constantes l'étendent au voiturier; au surplus l'article 104 du Code de commerce dispose : « 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 ».

D'autre part, l'article 103 du Code de commerce (2) rend responsable le voiturier des manquants, des avaries, de la perte partielle ou totale de la marchandise.

Cette responsabilité est-elle entière et absolue ou, au contraire, les Compagnies peuvent-elles s'en affranchir?

Pendant près d'un demi-siècle, les Compagnies ont inséré dans la plupart de leur tarifs spéciaux une clause ainsi conçue : « La Compagnie ne répond pas des déchets

(1) Cass. req. 22 novembre 1871, D. 1872.1.63; Cass. req., 4 mars 1874, D. 1874.1.245; Cass. req. 26 octobre 1896, D. 1898.1.501.

(2) « Art. 103. Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les 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. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et avaries de route. » La décharge de la responsabilité, accordée par l'expéditeur au transporteur, était une des conditions moyennant lesquelles les Compagnies consentaient les abaissements de prix de leurs tarifs spéciaux.

Le prix perçu par le voiturier est destiné, en effet, non seulement à payer le prix du transport, mais également à lui permettre de faire face aux indemnités qui peuvent lui être réclamées par suite de retards ou d'avaries survenus aux marchandises. En un mot, la taxe perçue par la Compagnie de chemin de fer se décompose en deux éléments; elle comprend : 1° le prix du transport proprement dit; 2° une prime d'assurance perçue par le voiturier et destinée à lui permettre de faire face aux risques dont il est responsable. La combinaison qui accordait une diminution de tarif contre une exonération des conséquences des avaries de route, avait donc pour effet d'annuler simplement, entre la Compagnie et l'expéditeur, le contrat d'assurance. L'expéditeur ne payait plus la prime d'assurance et devenait son propre assureur.

534. Cette clause était-elle valable? Si le Code a mis à la charge du transporteur les risques du transport, sauf les cas de vice propre ou force majeure, c'est que, sauf exceptions, les avaries proviennent généralement de fautes imputables au transporteur (chocs, arrêts brusques, maladresse des agents, etc...). Dans quelle mesure peut-on s'affranchir de ses propres fautes? La doctrine et la jurisprudence sont d'accord pour reconnaître que l'on peut valablement s'exonérer par conventions de ses fautes non intentionnelles. Le contrat de l'assurance repose sur ce principe. Selon les compagnies, la clause en question, qui ne faisait que joindre un contrat d'assurance à un contrat de transport, était légale (1). Seule, la

(1) La jurisprudence, au contraire, n'admet pas que celui qui a contracté puisse s'assurer contre les risques résultant pour lui de la non exécution de son contrat auprès de son co-contractant, c'est-à-dire auprès de la personne qui doit précisément souffrir de cette non exécution.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

clause qui aurait pour effet de permettre au voiturier de ne pas répondre de son dol ou de la faute lourde serait contraire à l'ordre public et entachée dès lors d'une nullité absolue (1).

535. Entre cette théorie et la théorie inverse considérant la clause de non-responsabilité comme entachée d'une nullité absolue, la jurisprudence, après avoir longtemps hésité, adopta un système intermédiaire.

Par un arrêt de principe rendu le 4 février 1874 (2), la Chambre civile admettait que « si les Compagnies de chemins de fer, établies dans un intérêt général, ne peuvent stipuler par des conventions particulières et sans l'autorisation de l'Administration supérieure qu'elles ne seront pas garantes de la perte ou de l'avarie des objets par elles transportés, il en est autrement lorsqu'une telle clause est inscrite dans les tarifs homologués par ladite Administration, qu'en effet les conditions que contiennent ces tarifs sont légalement obligatoires pour les expéditeurs comme pour elles-mêmes ». Et la conclusion tirée par la Cour suprême de cette argumentation était « que, si 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 ».

536. Quelle était l'explication au point de vue juridique de cette jurisprudence ? Reposait-elle, comme l'a soutenu dans une théorie ingénieuse, M. Thaller (3), sur une distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle ou aquilienne, la faute contractuelle étant présumée mais pouvant être écartée par la conven-

(1) Voir notamment S. 87.1.121. Voir au surplus l'ouvrage de M. Arbelet, *Des clauses de non responsabilité en matière de transports terrestres*, qui traite de cette question avec tous les développements qu'elle comporte.

(2) S. 74.1.273.

(3) *Annales de droit commercial* 1886-87, p. 126. *Traité de droi commercial*, 3e édition, n° 1203, p. 600 et 601.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion, tandis qu'au contraire la faute délictuelle devant être prouvée, le débiteur ne pouvait s'en affranchir. Pratiquement en effet, l'interprétation jurisprudentielle aboutissait à faire abstraction des relations contractuelles et à supposer une situation extracontractuelle dans laquelle il appartient au demandeur de prouver la faute du voiturier.

537. Quoi qu'il en soit, ce système a été appliqué invariablement depuis 1874 par la jurisprudence, malgré les nombreuses critiques dirigées contre lui. Néanmoins, devant un courant d'opinion défavorable aux Compagnies, le ministre des Travaux publics leur imposa, en 1900, la suppression des clauses générales d'irresponsabilité dans les tarifs spéciaux de petite vitesse et leur remplacement par le système de l'article 31 de la Convention de Berne du 14 octobre 1890 applicable aux transports internationaux; l'homologation définitive de la nouvelle rédaction intervint à la date du 20 décembre 1903.

Le système de l'arrêté de 1900 (1), tout en faisant dis-

---

(1) L'arrêté était ainsi conçu :

Art. 2. — Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport;

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la déclaration d'expédition, seront remises en vrac ou avec un emballage défectueux, 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° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, ont été chargées ou déchargées par celui-ci, ou par le destinataire, en tant 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, dessication et déperdition, en tant que l'avarie est résultée de ce danger;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

paraître la clause générale de non-responsabilité, établit par contre une présomption d'irresponsabilité, dans divers cas spéciaux que l'on peut ramener à trois : vice propre, modes de transport particuliers présentant moins de garantie que les modes normaux et créant des dangers spéciaux pour la marchandise, enfin modalités spéciales du chargement ou du transport faisant présumer que la faute commise provient du fait de l'expéditeur. Ces trois chefs comprenaient sept cas d'avaries, prévus dans les six paragraphes de l'article 2. De plus, dans l'article 3, et pour tout transport quelconque, l'arrêté accordait certaines tolérances, en vertu desquelles la Compagnie ne répondait pas des déchets minimes subis par les marchandises.

538. Quel était exactement le mécanisme des présomptions d'irresponsabilité et le système adopté par l'arrêté relativement à la preuve ? La jurisprudence admit qu'il ne suffisait pas à la Compagnie, pour bénéficier de la présomption d'irresponsabilité, de faire constater que l'on se trouvait dans un des cas prévus par l'article 2, mais qu'elle devait en outre établir non pas la relation effective de cause à effet entre le danger prévu et l'avarie produite, mais *la possibilité de cette relation*, et elle devait l'établir eu égard aux circonstances de fait, c'est-à-dire *in concreto*.

Ce système instauré par l'arrêté de 1900, tout en faisant disparaître la clause générale d'irresponsabilité et en lui substituant dans des cas déterminés une présomption d'irresponsabilité, avait l'avantage, en adoptant

---

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 et conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le système de la Convention de Berne, de réaliser l'unité de droit si désirable dans les relations commerciales.

539. Ce régime fut éphémère et la loi du 17 mars 1905, appelée communément loi Rabier, introduisit dans l'article 103 du Code de commerce, qui pose le principe de la responsabilité du transporteur en cas de perte ou avarie, un paragraphe additionnel ainsi conçu : « Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle. »

540. La loi Rabier ne s'applique, nous l'avons vu, ni aux transports de voyageurs, ni aux transports de colis postaux du régime intérieur, ni aux transports internationaux ; elle laissse, en outre, en dehors de son champ d'action, les clauses d'irresponsabilité pour retard, et, suivant l'opinion dominante, celles qui limitent sans la supprimer la responsabilité du transport au cas de perte ou d'avarie (stipulation d'indemnité forfaitaire). Enfin ni l'article 98, ni l'article 1784 du Code civil n'ayant été modifiés, le commissionnaire de transport et le voiturier accidentel restent sous l'empire de la législation antérieure (1).

Pratiquement, la loi Rabier n'a pas eu tous les effets qu'on avait escomptés, et elle n'a point accompli un changement aussi grand qu'on pouvait le penser, car si elle a pu faire disparaître les clauses d'irresponsabilité, elle n'a pu, comme l'a fait remarquer M. Bourcart (2), faire disparaître les circonstances spéciales dans lesquelles s'effectuent les transports, elle n'a pu supprimer en effet « ces présomptions de libération qui résultent de la nature même des choses, qui sont inévitables et forcées et dont les tribunaux sont obligés de tenir compte ».

---

(1) V. Cass. 1er décembre 1902, S. 1903.1.147. Ce système était celui qui était adopté par la jurisprudence étrangère.
(2) V. au S. 1908.2.145 la note de M. Bourcart.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Article 2. — *Jurisprudence actuelle.*

1°. Principe de la responsabilité.

541. Les Compagnies sont responsables, avons-nous dit, en cas de retard, de perte totale ou partielle, d'avarie.

a) Retard. — Le retard peut être défini : le dépassement des délais légaux, c'est-à-dire des délais fixés par les arrêtés ministériels ou les tarifs. Il convient donc de se reporter à ces divers textes pour savoir exactement dans quels délais doivent être effectués le transport et la livraison des bagages et marchandises.

Les Compagnies ne sont responsables que si elles ont dépassé le délai total qui leur est accordé pour l'ensemble des opérations qui leur incombent (1); en cas de transports empruntant plusieurs réseaux, elles ont le droit de totaliser les délais applicables à chaque réseau, même en cas de vitesse mixte (2). Il convient, d'autre part de faire une distinction, suivant le cas où la marchandise est livrable en gare ou à domicile. Dans ce dernier cas, dès que le délai est expiré il y a retard, mais lorsque la marchandise est livrable en gare, il faut que la remise de la marchandise ait été réclamée (3), à moins toutefois que le destinataire n'ait été prévenu au moyen d'une lettre d'avis de l'arrivée de la marchandise.

b) Perte totale. — Dès lors qu'une marchandise a été confiée au transporteur, celui-ci doit la représenter, et il est res ponsable de sa perte, que celle-ci provienne d'un vol ou d'un événement quelconque.

---

(1) Cass. 28 avril 1902, *Bull. ann.* 1902.II.84.
(2) Cass. 6 novembre 1907, *Annales des des chem. de fer* 1908.1.66.
(3) Jurisprudence constante depuis l'arrêt de la Cour de cassation du 2 décembre 1873, D. 74.1.63, V. Cass. 25 novembre 1907, *Le Droit*, 4 décembre 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c) Manquants et perte partielle. — Les Compagnies sont responsables des manquants, tant en poids qu'en nombre, qui sont constatés lors de la réception des marchandises, mais il faut se garder de confondre la perte partielle provenant du fait de la Compagnie avec la perte inhérente au transport et résultant du vice propre de la marchandise et que l'on désigne sous l'expression de « creux de route ». Le manquant se prouve par la différence en poids ou en nombre constatée entre le pesage ou le comptage de la marchandise au départ et à l'arrivée. Les Compagnies sont tenues de procéder à ces opérations; si elles ne les accomplissent pas, elles acceptent de prendre en charge le poids et le nombre de colis indiqués par la lettre d'expédition (1).

d) Avarie. — L'avarie dont répondent les Compagnies doit s'entendre de toute détérioration de la marchandise qui n'est pas une conséquence nécessaire du transport.

542. *Laissé pour compte.* — En cas d'avarie, le propriétaire de la marchandise peut-il la « laisser pour compte » à la Compagnie?

Pour certains auteurs, qui s'appuient sur l'article 1134 du Code civil, le « laissé pour compte », n'étant autre chose que la substitution d'un contrat de vente à un contrat de transport, est juridiquement impossible; d'autre part, ajoutent-ils, toute obligation de faire, doit se résoudre en dommages-intérêts en cas d'inexécution de la part du débiteur, aux termes de l'article 1142. Le voiturier ne saurait jamais être condamné dans ce cas, qu'à des dommages-intérêts. Bien que certaines décisions judiciaires aient statué en ce sens (2), il semble que la jurisprudence admette le laissé pour compte aux Compagnies dans des cas exceptionnels.

Aux termes mêmes d'un arrêt du 3 août 1835, la Cour

---

(1) V. sur la clause « sans comptage » Douai, 6 novembre 1907, *Bull. ann.* 1908.II. p. 72.

(2) V. tribunal de commerce de la Seine, 18 avril 1883; tribunal de commerce de Marseille, 3 mai 1886; tribunal de commerce de Marseille, 24 mars 1887.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de cassation posait en principe « que la loi, en gardant le silence sur le mode de l'indemnité due par les transporteurs pour le cas où les marchandises sont arrivées tardivement à destination, a laissé aux tribunaux à déterminer cette indemnité d'après les faits et les circonstances; d'où il suit, que, dans l'espèce, en choisissant pour régler l'indemnité, qui n'était pas contestée, un mode de réparation entre plusieurs autres, la Cour n'a fait qu'user d'un droit qu'elle avait et n'a violé aucune loi (1) ».

Néanmoins, le laissé pour compte ne saurait être admis qu'à titre exceptionnel; il n'existe pas pour le voiturier par terre de textes semblables aux articles 369 à 371 qui règlent les cas de délaissement en cas de transport maritime. Ces textes n'admettent d'ailleurs le délaissement qu'au cas où la détérioration ou la perte partielle est égale au moins aux trois quarts de la valeur de la marchandise avariée. Il en résulte selon nous que le laissé pour compte ne doit être admis qu'au cas où les marchandises seraient impropres à tout emploi, ou auraient perdu toute valeur marchande (2).

---

(1) V. Cass. 3 août 1835, S. 1835.I.817. Cass. 13 juin 1894, S. 95.I.93. Rennes, 19 mars 1850, S. 1851.2.161. Bordeaux, 18 mai 1892 et Poitiers 30 octobre 1893, S. 94.2.279.

(2) Le laissé pour compte a été admis dans les cas suivants :

V. Agen, 12 mai 1899, œuvre d'art brisée; Bordeaux, 18 novembre 1907, superphosphates mouillés ; Rennes, 28 janvier 1907, automobile brisée; tribunal de commerce de Besançon, 25 juillet 1908, soieries mouillées; tribunal de commerce de Dunkerque, 8 février 1907, alcool mouillé.

Le laissé pour compte n'a pas été admis par contre dans les cas suivants :

Tribunal de Libourne, 16 décembre 1893, avarie à des pièces de toile; tribunal de Rouen, 11 février 1898, et tribunal de Marseille, 7 septembre 1900, simples manquants.

En cas de retard, le laissé pour compte n'est pas admis en principe; tribunal de Carpentras, 15 janvier 1907.

Il a été admis exceptionnellement : par la cour de Limoges, 12 février 1904, à l'occasion d'un envoi effectué pour l'alimentation des troupes en manœuvre et arrivé après les manœuvres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2°. Exceptions au principe de la responsabilité.

La responsabilité des Compagnies peut être écartée si le retard, l'avarie, la perte de la marchandise proviennent :

a) D'un cas de force majeure;

b) Du vice propre de la chose;

c) De la faute de l'expéditeur.

a) Force majeure. — 543. Les articles 97, 103 et 104 du Code de commerce déchargent le voiturier de toute responsabilité en cas de force majeure; l'article 1784 du Code civil déclare que le voiturier ne répond ni du cas fortuit, ni de la force majeure. Existe-t-il une distinction entre la force majeure et le cas fortuit? D'après certains auteurs (1), la force majeure doit s'entendre d'un obstacle étranger à l'exploitation (feu du ciel, débordement d'une rivière); le cas fortuit désignerait, au contraire, l'événement résultant des conditions de l'exploitation elle-même (explosion de locomotive, déraillement). En réalité, il convient de se reporter aux principes généraux du droit des obligations posés dans l'article 1147, aux termes duquel le débiteur n'est pas responsable de l'inexécution de l'obligation lorsqu'elle provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. Dès lors, le voiturier répond, en principe, des vices de l'exploitation. Mais la question de savoir si l'on est en présence d'un événement de force majeure est essentiellement une question d'espèce (2).

b) Du vice propre. — 544. Le vice propre en matière de transport a été défini : « l'inaptitude de la marchandise à être déplacée sans être exposée à détérioration ». Les risques spéciaux d'avaries tiennent en ce cas à la

---

(1) V. Thaller, *Droit commercial*, 3e édition, n° 1198. V. également Planiol.

(2) V. Cass. 14 avril 1908, *Le Droit* du 16 avril 1908 Montpellier, 20 juillet 1908, *le Droit*, 30 août 1908. Montpellier, 21 mai 1909, *le Droit*, 10 juin 1909. Pour les vices du matériel v. Cass. 29 avril 1907, *Bull. ann.* 1907.II.92; V. Poitiers, 20 septembre 1909, *Gaz. des Trib.* 30 novembre 1909.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

marchandise elle-même, et il est logique que le voiturier n'en soit pas responsable. C'est ainsi, par exemple, que le coulage provenant des défectuosités d'un tonneau résulte du vice propre de la chose transportée (1). Aussi s'est-il constitué toute une jurisprudence relative à la question « du creux de route », et, comme le rappelait la chambre civile dans un arrêt du 5 novembre 1883 (2), « il appartient aux tribunaux d'apprécier si, en raison des circonstances de la cause, le déficit constaté dans le poids ou la quantité des marchandises à leur arrivée est dû à la nature propre de ces marchandises ou à la faute de la Compagnie de chemin de fer ». Cette irresponsabilité du voiturier n'est en définitive qu'une application à la matière du transport de la loi du 13 juin 1866 qui fixe les coefficients des déchets normaux de certaines marchandises. La Convention de Berne a arrêté ces coefficients pour les transports internationaux; l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 les avait rendus applicables aux transports intérieurs; depuis son abrogation par la loi du 17 mars 1905, les tribunaux s'en tiennent aux usages commerciaux et M. Sarrut (3) a dressé un tableau des déchets de route, tels qu'ils ressortent des décisions de justice.

545. Une question très délicate est de savoir si l'on doit écarter la responsabilité de la Compagnie, lorsque au cours du transport une avarie est survenue à la marchandise expédiée par wagon découvert, quand ce mode de transport a été adopté comme contre-partie d'un abaissement de tarif et que l'avarie résulte du mode de transport choisi (par exemple une avarie de mouille).

La jurisprudence était constante dans le sens de l'affirmative, sous l'empire des clauses de non-responsabilité (4).

---

(1) Dijon, 19 novembre 1906, *Bull. ann.* 1907.II, p. 131.
(2) D. P. 84.1.46.
(3) Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemin de fer.
(4) V. Cass. 31 décembre 1879, S. 1880.1.315; Cass. 18 octobre 1897, S. 1898.1.190.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

D'autre part, l'article 2 de l'arrêté du 27 octobre 1900 disposait que le chemin de fer n'est pas responsable de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs, seront transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

Quel a été l'effet de la loi du 17 mars 1905 en cette matière? Au lendemain du vote de la loi, les Compagnies ont demandé au ministre des Travaux publics l'autorisation d'insérer dans leurs tarifs des clauses leur permettant de transporter d'une façon générale certaines marchandises par wagons découverts.

A la date du 9 janvier 1907, le Comité consultatif a émis l'avis suivant :

« Considérant que l'ancienne clause de transport en wagon découvert avait manifestement pour but d'instituer une présomption d'irresponsabilité pour certaines avaries, notamment pour l'avarie de mouille; qu'au surplus ladite clause continue à avoir cet effet dans les transports internationaux effectués sous le régime de la Convention de Berne et que l'on concevrait difficilement l'attribution de deux sens différents à la même disposition suivant le tarif où elle figure; que les Compagnies, ayant la pleine et entière responsabilité du transport, sauf la preuve qu'elles administreraient des fautes commises par les expéditeurs ou les destinataires dans les opérations auxquelles ceux-ci participent, il leur appartient de choisir le type de wagon approprié à ce transport, en tenant compte des avantages et des risques qui en résultent pour elles ».

Si l'on se reporte à la discussion qui a eu lieu au Comité consultatif, on voit que celui-ci a voulu faire disparaître des tarifs toute stipulation qui tendrait à restreindre la responsabilité légale des Compagnies ou à créer en leur faveur une présomption d'irresponsabilité.

En conséquence, le ministre invita les Compagnies à faire disparaître de leurs tarifs toute stipulation qui tendrait à modifier ou à définir en droit la responsabilité du transporteur. Mais il les laissait libres de soumettre à son

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

approbation des propositions tendant à fixer, par voie d'espèce, pour chacun des tarifs spéciaux, le mode de transport des marchandises.

Par application de ces principes, divers tarifs spéciaux ont été homologués contenant un nota stipulant que « le transport aura lieu en wagons découverts » (1).

546. Ce système ne paraît pas critiquable; il ne crée pas, d'une façon générale, pour toute une catégorie de marchandises une présomption d'irresponsabilité telle qu'elle serait résultée de l'approbation d'une liste de marchandises que les Compagnies auraient eu le droit de transporter à découvert, système condamné par le comité consultatif. Mais il prend acte de ce que, pour le transport d'une même marchandise, la Compagnie peut offrir des conditions de confortable différentes, et qu'elle peut demander une surtaxe pour le transport en wagons spéciaux (wagons frigorifiques, etc...) ou au contraire accorder une détaxe aux expéditeurs qui acceptent la condition du wagon découvert spécifiée au tarif. Il faut, d'ailleurs, que l'expéditeur ait le choix entre le transport effectué en wagon découvert et le transport effectué dans les conditions ordinaires. En outre, il n'y a pas, même dans ce cas, selon nous, de présomption d'irresponsabilité en faveur de la Compagnie, et il appartient à celle-ci de prouver que l'avarie provient du mode de transport librement choisi par le client.

547. Mais, et c'est là un point sur lequel on ne saurait trop s'arrêter, après comme avant la loi de 1905, il n'est pas douteux que lorsque l'expéditeur, en échange d'une réduction de prix, adopte un mode de transport inférieur, il se soumet à toutes les conséquences qui peuvent en résulter pour lui, notamment en ce qui concerne la conservation de la marchandise transportée; la loi du 17 mars 1905, comme l'a dit M. Bourcart (2), « a proscrit d'une manière formelle les clauses d'irresponsabilité, mais elle

(1) P. V. n° 3, Nord; Orléans P. V., n° 16 et 22; P. V. 117,126.
(2) Sirey, 1910.1.185.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

n'a pas modifié les éléments mêmes de cette responsabilité. Elle n'a pu empêcher les parties de passer librement des conventions et, si l'expéditeur, séduit par la réduction de prix, choisit le wagon découvert pour une marchandise qui craint la mouille, il assume par cela même le risque de cette mouille; il en résulte donc que, par une répercussion indirecte et forcée, la responsabilité du voiturier va être touchée par l'adoption du mode de transport inférieur, parce que ce mode de transport change les éléments naturels de l'opération elle-même » (1).

c) *Faute de l'expéditeur.* — 548. Lorsque le manquant ou l'avarie provient de la faute de l'expéditeur, la Compagnie ne saurait en être rendue responsable.

1° Cette faute peut provenir d'un défaut d'emballage; l'expéditeur est tenu en effet d'emballer la marchandise de telle sorte qu'elle puisse supporter les trépidations et les chocs normaux résultant du transport par voie ferrée, et il convient de remarquer qu'une jurisprudence constante admet les Compagnies, bien qu'aucune réserve n'ait été formulée au moment de la réception de la marchandise, à établir que l'avarie provient d'un défaut d'emballage (2);

549. — 2° La faute peut être due à un fait de l'expéditeur ou du destinataire au cours des opérations de chargement ou de déchargement. En ce qui concerne les avaries survenues au cours de ces opérations, il y a lieu de distinguer, suivant qu'elles incombent ou non au voiturier; dans ce dernier cas la Compagnie n'est pas responsable, à moins que l'avarie n'ait été causée par une défectuosité du matériel mis à la disposition des usagers (3); elle est responsable dans le premier cas.

550. Une grosse partie des transports sont effectués par wagons découverts; les Compagnies ont en effet con-

---

(1) V. *infra*, ce qui est dit du bâchage n° 550.

(2) Toulouse 24 novembre 1901. Cass. 25 novembre 1905. Cass. 26 novembre 1907, Bull. ann. 1908.II, p. 43.

(3) Cass. 7 mai 1907, Bull. ann. 1907.II, p. 98.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

senti des réductions de prix importantes afin de développer ce mode de transport particulièrement avantageux pour elles. A qui, dans le silence des tarifs, appartient-il d'effectuer les opérations de *bâchage* et à qui, par suite, incombe la responsabilité des avaries provenant d'un défaut du bâchage ? La question ne se pose évidemment que pour les tarifs qui prévoient que le chargement est fait par l'expéditeur.

Une jurisprudence absolument constante (1) de la cour de cassation a toujours affirmé que le bâchage constitue une opération du chargement. La thèse adverse qui peut se réclamer de certaines décisions de cours d'appel (2) n'a jamais triomphé devant la Cour suprême qui a maintenu sa jurisprudence sous l'empire de l'arrêté du 29 octobre 1900 (3) et qui l'a affirmé de nouveau, depuis que la loi de 1905 est en vigueur, par un certain nombre d'arrêts, rendus récemment (4).

551. Bien que la théorie de la Cour ait été ardemment critiquée, elle s'appuie sur de bons arguments; une marchandise n'est réellement chargée que lorsqu'elle est prête à partir, et le chargement doit comprendre toutes les opérations qui sont nécessaires pour garantir la marchandise contre les risques du transport, au premier rang desquelles il convient de ranger le bâchage. Le bâchage ne constitue, suivant cette théorie, qu'un mode de conditionnement de la marchandise qui, suivant sa nature et sa valeur, s'accommode de ce mode simple de couverture

---

(1) Il n'existe à notre connaissance qu'un arrêt en sens contraire de la Cour de cass., c'est l'arrêt du 29 février 1892 S.92.1.524.
V. Cass., 16 janvier 1895, 27 février 1895; Cass., 26 juillet 1897 S.98.1.93; 26 décembre 1898, S.99 1.143; 22 mai 1901, S.1902.1.93.

(2) Pau 7 juin 1906, Bull. ann. 1908. II. 169. Pau 10 juin 1908, *Annales des chem. de fer* 1909, I supp. p. 33, n° 119.

(3) V. Cass., 24 juillet 1906, S.1907.1.141; Cass., 2 janvier 1906, S.1910.1.189. V. également Chambéry, 15 juin 1908; Chambéry 7 février 1907; Montpellier, 7 mars 1908; Besançon, 15 avril 1908, *le Droit* des 13 août et 28 novembre 1908.

(4) V. Cass. req. 15 mars, 17 mai et 7 juillet 1909, S. 1910.1.185 et Cass. civ. 9 mars 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ou demande au contraire un mode d'emballage plus soigné (en caisses, en ballots, etc...) Mais il faut reconnaître que l'on peut avec quelque raison soutenir que la bâche constitue un agrès de la plate-forme, en quelque sorte le toit du wagon découvert.

A la suite des derniers arrêts de la Cour de cassation, M. le sénateur Delahaye a déposé une proposition de loi tendant à aggraver l'article 103 du Code de commerce en obligeant le transporteur à fournir aux marchandises un matériel approprié et susceptible d'assurer leur arrivée en bon état de conservation, en édictant, en outre, la présomption que le voiturier a reçu les marchandises en bon état.

On ne saurait trop insister sur le caractère draconien de cette proposition qui n'aboutirait à rien moins qu'à faire disparaître tout vice propre pouvant résulter du conditionnement de la marchandise.

552. Mais il n'est pas besoin de mettre en mouvement l'appareil législatif pour résoudre la difficulté. Il importe peu que le bâchage soit ou non un accessoire du chargement, il suffit que les tarifs précisent à la charge de qui ils mettent l'opération.

C'est dans ce sens que, conformément à l'avis du comité consultatif, le ministre a invité les Compagnies à remanier ceux de leurs tarifs qui comportent le transport en wagon découvert et le chargement par les intéressés.

Il a été entendu, d'ailleurs, que l'expéditeur aura la faculté de recouvrir les wagons au moyen de bâches lui appartenant ou fournies par la Compagnie moyennant rétribution. Le tarif de la location des bâches, établi par mètre carré, et les frais de bâchage et de débâchage, dans le cas où ces opérations seront effectuées par la Compagnie, seront arrêtés comme frais accessoires.

Le remaniement des tarifs existants ne doit, d'ailleurs, entraîner aucune surcharge pécuniaire pour le public.

553. — 3° Il peut y avoir enfin une faute formelle des propriétaires de la marchandise, notamment dans le cas de transport d'animaux vivants accompagnés d'un gar-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dien, lorsque l'accident éprouvé par l'animal provient d'un défaut de surveillance du gardien (1).

3°. Bases de l'indemnité.

554. Lorsque la responsabilité du voiturier est établie, la partie lésée peut réclamer l'allocation de dommages-intérêts, à la condition expresse qu'elle démontre l'existence d'un préjudice. Il en résulte que, s'il y a nécessairement préjudice en cas d'avarie ou de perte, il n'en est point de même en cas de retard; le retard apporté par le transporteur dans la livraison de la marchandise transportée n'ouvre pas par lui-même un droit à indemnité (2). Au cas où le préjudice est établi, d'après quelles bases doit être réglé le montant de l'indemnité? Suivant nous, le principe posé par l'article 1150 du Code civil doit être strictement appliqué et la Compagnie ne peut être condamnée qu'à réparer les dommages qu'elle a pu ou dû prévoir (3). Dans la limite de l'article 1150, l'indemnité doit représenter, non seulement le *damnum emergens*, mais également le *lucrum cessans*; c'est ainsi notamment qu'au cas de perte d'échantillons, l'indemnité doit être calculée en tenant compte du préjudice causé au représentant de commerce par l'impossibilité de conclure des affaires (4). Il est superflu d'ajouter que la faute lourde, la fraude et le dol de la Compagnie peuvent légitimer l'allocation d'une indemnité spéciale (5).

555. La responsabilité des Compagnies peut être fixée forfaitairement; les clauses insérées dans les tarifs qui

---

(1) Cass. 15 mars 1909, *Le Droit* du 18 mars 1909. V. Douai 30 novembre 1903, D. 1905.2.402; Agen 10 mars 1910, *Le Droit* du 17 avril 1910.

(2) V. Cass. 26 octobre 1904.

(3) Cass. 29 janvier 1908, Bull. ann. 1908.II.60; Riom 2 juillet 1907, *Annales des chem. de fer* 1908.I.136.

(4) V. Cass. 22 nov. 1904. V. trib. commerce du Havre 11 juin 1900.

(5) Cass. 2 août 1905, Bull. ann. 1905.II.136. Cass. 30 décembre 1907, Bull. ann. 1908.II, p. 47.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

limitent à un chiffre maximum fixé d'avance l'indemnité due sont licites, même depuis la loi du 17 mars 1905. De semblables clauses se retrouvent dans les tarifs P. V. 3, 103, 303.

556. Le contrat de transport englobe-t-il toutes les opérations effectuées par le voiturier, depuis le moment où il reçoit les marchandises jusqu'à celui où il en fait la remise; peut-il au contraire être décomposé, en cas de dépôt de la marchandise, avant ou après le transport, en un contrat de dépôt et un contrat de transport; en conséquence, la responsabilité de la Compagnie ne peut-elle dans certains cas être celle d'un dépositaire, et non celle d'un voiturier? Le comité consultatif et la jurisprudence se sont toujours refusés à faire une semblable distinction.

La Compagnie du Midi qui permet, dans certaines conditions, aux expéditeurs de déposer gratuitement les marchandises avant le transport, avait présenté à l'homologation ministérielle un tarif P. V. 29 comportant un article aux termes duquel la Compagnie déclinait à l'avance toute responsabilité au sujet des marchandises admises au magasinage gratuit. Le ministre des Travaux publics s'est refusé à homologuer une semblable disposition, qui constituerait une violation des textes régissant la responsabilité du transporteur; le contrat de transport commence dès la remise entre les mains du voiturier de la marchandise à transporter, de même qu'il ne finit qu'au moment où celle-ci est livrée au destinataire. Ce sont ces principes que la Cour de cassation a appliqués dans son arrêt du 21 avril 1910, en refusant de considérer comme un dépôt le magasinage à l'arrivée.

Article 3. — *Responsabilité en matière de colis-postaux.*

Nous avons vu que les colis-postaux, bien que transportés dans des conditions analogues à celles de la messagerie, en diffèrent par la nature juridique de l'expédition; celle-ci demeure une expédition postale, régie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par les principes généraux en matière de transports effectués par l'administration des postes.

a) Retards. — 557. Jusqu'à la loi du 12 juillet 1905 qui a transféré, comme nous le verrons, aux justices de paix la connaissance des litiges en matière de colis postaux, la juridiction administrative était seule compétente en cette matière (1).

Le Conseil d'Etat avait jugé, par arrêt du 29 novembre 1900, que le retard dans la livraison d'un colis postal, n'était pas générateur d'un droit à indemnité, par les motifs que l'article 7 du décret du 27 juin 1892, relatif au service des colis postaux, ne spécifie la responsabilité des administrations et Compagnies de chemin de fer qu'en cas de perte, d'avarie ou de spoliation; le principe en matière postale est, en effet, l'irresponsabilité de l'administration, sauf les exceptions spécialement prévues par les textes. Depuis la loi de 1905, certaines décisions s'appuyant sur le texte même de cette loi qui porte que les juges de paix connaissent... « 5° Des contestations entre l'administration des 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 intérieur, ainsi qu'aux *retards* apportés à la livraison, » ont admis que le retard était générateur d'un droit à indemnité (2).

Mais, par contre, de nombreuses décisions ont affirmé que l'extension de la compétence des juges de paix demeure provisoirement sans application, « tant que de nouvelles conventions ne seront pas intervenues entre l'Etat et les Compagnies de chemin de fer et que les tarifs d'indemnité n'auront pas subi de modification; que tel est bien, au surplus, le caractère d'une loi de compétence, comme la loi de 1905 qui, se bornant à régler l'attribu-

(1) C. d'Ét. cont., 20 février 1891; C. d'Et. cont., 28 décembre 1894.
(2) V. en ce sens : juge de paix du canton-est de Pau, 27 mars 1906; juge de paix du canton de Toulouse, 10 janvier 1906; tribunal de la Seine, 3 juillet 1907; tribunal de Saint-Calais, 17 novembre 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion de certains litiges, ne peut changer le fond du droit, lequel est réservé (1) ».

b) Perte, avarie. — 558. En cas de perte, d'avarie ou de spoliation, la responsabilité des Compagnies est réglée forfaitairement en vertu des articles 7 du décret du 19 avril 1884, 7 du décret du 27 juin 1892 et 3 de la convention du 12 novembre 1896, ratifiée par la loi du 17 juillet 1897. Sauf le cas de vice propre ou de force majeure, l'expéditeur, ou à son défaut le destinataire, a droit à une indemnité correspondant au montant réel de la perte ou de l'avarie, sans que cette indemnité puisse dépasser : 15 francs jusqu'à 3 kilos; 25 francs jusqu'à 3 à 5 kilos; 40 francs jusqu'à 5 à 10 kilos.

Le montant de l'indemnité représente la valeur du colis et non le préjudice qui peut résulter de la perte; il ne saurait être question, comme dans le cas de perte ou d'avarie d'une marchandise ordinaire, d'un préjudice indirect distinct, même prévu, par application de l'article 1150 (2).

Article IV. — *Des fins de non-recevoir et des actions.*

559. *Des fins de non-recevoir et de la prescription.* — L'article 105 du Code de commerce, modifié par la loi du 11 avril 1888, est 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 extrajudiciaire ou par

---

(1) V. en ce sens : tribunal de Toulouse, 21 juin 1906; tribunal de Pau, 18 janvier 1907; tribunal de Redon, 13 février 1907. V. également Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial.* III, n° 676, 4e édition, p. 581-583.

(2) Tribunal de Fontenay-le-Comte, 13 juin 1906; juge de paix de Dax, 31 mars 1908, *le Droit* du 7 mai 1908. En sens contraire, juge de paix de Bergerac, 22 novembre 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lettre recommandée, sa protestation motivée. Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux ».

L'ancien article 105 attachait à la livraison une forclusion instantané (1); la loi du 11 avril 1888 a apporté sur ce point une modification nécessaire. La réception de la marchandise n'emporte plus aujourd'hui libération que sous une double condition :

1° Il faut que le fait de responsabilité soit une avarie ou une perte partielle. L'article 105 est étranger au cas de perte totale ou de retard (2).

2° Il faut qu'aucune réclamation motivée et présentée sous forme de lettre recommandée ou d'acte extrajudiciaire (3) n'ait été formée dans un délai de trois jours; ce délai n'est pas « franc », mais le jour de la réception de la marchandise non plus que les dimanches et jours fériés n'entrent pas dans sa computation; ce délai court du jour de la réception effective de la marchandise.

Il ne suffit donc pas, pour échapper à la fin de non-recevoir de l'article 105, de formuler de simples réserves, ou même de faire constater par des agents de la Compagnie l'avarie ou le manquant (4).

560. En ce qui concerne le transport des colis postaux, la fin de non-recevoir de l'article 105 n'est point applicable; l'article 7 du décret du 27 juin 1892 dispose que la responsabilité des Compagnies « cesse par le fait de la livraison des colis postaux aux destinataires ou à leurs représentants. »

561. *Prescription.* — La loi du 11 avril 1888 a modifié également l'article 108 du Code de commerce qui règle

---

(1) Lorsque l'expédition était faite en port dû.

(2) V. Cass. 7 août 1900, Bull. ann. 1900.II, p. 109.

(3) V. Cass. 26 décembre 1906, Bull. ann. 1907.II, p. 21; ce sont les deux seuls modes admis.

(4) V. en sens divers Trib. de la Seine, *Annales* 1909.I.40; Cass. 4 février 1903, 29 janvier 1906 et 24 juillet 1906, Bull. ann. 1906.II 45, 47, 147.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la prescription. Cette prescription était autrefois de six mois ou d'un an, elle est aujourd'hui uniformément d'un an; elle concerne les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. La prescription d'un an ne peut donc être opposée que par les voituriers.

« 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 441 du Code de procédure civile sont prescrites dans le délai de cinq ans. »

Le délai de prescription 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. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre la garantie. Cette prescription ne peut être interrompue que par les moyens limitativement énumérés par l'article 2.242 et suivants du Code civil. Elle ne s'applique ni au transport des colis-postaux, pour lequel l'article 7 du décret du 27 juin 1892 prévoit une prescription d'un an à compter de la date de l'expédition du colis, ni aux actions intentées à raison du transport des voyageurs qui reste régi par les règles du droit commun.

Des actions. — 562. Les actions en responsabilité dirigées contre le voiturier peuvent être intentées : 1° par l'expéditeur (1); c'est en effet entre lui et le voiturier qu'est intervenu le contrat; 2° par le destinataire. Au premier abord il semblerait que le destinataire, n'ayant point été partie au contrat, ne puisse exercer que l'action appartenant à l'expéditeur en vertu de l'article 1166.

(1) Ou le commissionnaire qui n'est qu'un expéditeur.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cependant, et avec raison, la jurisprudence lui reconnaît une action spéciale, en vertu de l'article 1121, l'expéditeur ayant stipulé pour le destinataire. La réciproque cesse d'être exacte et, au cas où le destinataire refuse de prendre livraison (1), le voiturier ne peut que se retourner contre l'expéditeur;

3° La jurisprudence a été plus loin; elle a reconnu, dans certains cas, à des maisons de commerce le droit de réclamer des dommages-intérêts, à raison du préjudice éprouvé en cas d'inexécution d'un transport effectué pour leur compte (2).

563. L'action est intentée contre le voiturier. Mais que faut-il décider en cas de pluralité de voituriers ou au cas où l'expéditeur s'est adressé à un commissionnaire. Toujours par application de l'article 1121, la jurisprudence, faisant intervenir l'idée de stipulation pour autrui, permet d'intenter une action non seulement contre le commissionnaire ou le premier voiturier, mais même contre le voiturier subséquent par la faute duquel le dommage a été éprouvé (3). Le premier voiturier est « ducroire », et est responsable des avaries survenues au cours du transport (4), quitte à lui à se

---

(1) Si le destinataire ratifie par un de ses actes le contrat de transport, notamment en prenant livraison de la marchandise, le voiturier peut lui réclamer le paiement du prix et l'actionner en justice.

(2) Cass. 26 octobre 1896. Agen 18 mai 1904, S. 1906.2.142. V. Toulouse 3 juillet 1907, *Annales des chem. de fer* 1908, I^re^ partie supp. p. 23, n° 89; Paris 16 janvier 1909, *Le Droit* du 23 juillet 1909; Toulouse 5 mai 1909, *Le Droit* du 26 mai 1909.

La question de savoir qui peut intenter l'action en responsabilité est essentiellement distincte de celle de savoir qui doit supporter les risques; nous n'avons pas à l'examiner ici; à moins de stipulations contraires, la marchandise voyage aux risques du destinataire.

(3) Si le premier voiturier est responsable du fait des voituriers subséquents, l'inverse n'est point exact et le dernier voiturier n'est point responsable du fait des voituriers précédents. En cas de transport par voituriers successifs, c'est donc le voiturier chargeur qui pratiquement doit être assigné.

(4) V. sur la possibilité d'exercer l'action contre le voiturier chargeur, Toulouse 15 novembre 1893, D. 94.2.913; Alger, 12 février 1894, D. 97.2.244. Sur l'étendue de sa responsabilité, Cass. 28 octobre 1885, D. 86.1.75; Rouen 12 mars 1904; Toulouse 8 juin 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

retourner contre les voituriers subséquents; il en résulte des actions récursoires qui se traduisent pratiquement par des appels en garantie. Le voiturier intermédiaire n'est responsable vis-à-vis du voiturier précédent que des avaries apparentes et non des avaries occultes (1). En fait, dans un but de simplification et pour éviter des retards et des opérations coûteuses, il est intervenu entre les Compagnies un accord aux termes duquel, en cas d'ignorance sur la cause du dommage, l'indemnité due est répartie au marc le franc entre les diverses Compagnies sur le réseau desquelles le transport a été effectué, proportionnellement aux parcours kilométriques.

SECTION IV

DES RELATIONS EXTÉRIEURES DES CHEMINS DE FER

564. Le principe fondamental qui domine toute l'exploitation commerciale est celui de la continuité des transports. Afin d'assurer cette continuité, les Compagnies ont été amenées à prolonger leur action, soit en effectuant elles-mêmes certaines opérations en dehors de leurs réseaux, soit en concluant des ententes avec des correspondants ou avec d'autres Compagnies. L'étude des relations extérieures des Compagnies sera divisée en quatre paragraphes : 1° relations avec le public; 2° relations des Compagnies avec les commissionnaires de transport et les voituriers; 3° relations des Compagnies entre elles; 4° relations des Compagnies avec les Compagnies étrangères.

§ 1. — *Relations avec le public.*

ARTICLE PREMIER. — *Factage et camionnage.*

565. Le transport des marchandises expédiées en grande vitesse du domicile de l'expéditeur à la gare ou

(1) V. Cass. 19 janvier 1896, D. 96.1.406, Cass. 3 juillet 1894, D. 94.1.488.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la gare au domicile du destinataire constitue le factage. La même opération appliquée aux marchandises expédiées en petite vitesse constitue le camionnage. Le factage et le camionnage forment un service extérieur accessoire pour les compagnies; aux termes de l'article 52 du cahier des charges, ce service est obligatoire pour elles, à l'arrivée, à la triple condition : 1° que le domicile du destinataire soit dans le rayon de l'octroi de la ville desservie; 2° que la population agglomérée de cette ville soit d'au moins 5,000 habitants; 3° que son centre ne soit pas à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

L'article 52 du cahier des charges reconnaît aux compagnies le droit de se substituer, pour l'exécution de ces obligations, des entrepreneurs de transport agissant en qualité de mandataires, en vertu de traités approuvés par l'Administration.

566. Le ministre a, en matière de tarifs de factage et de camionnage, un pouvoir plus étendu que celui de l'homologation. Il a un droit de décision, comme en matière de tarif exceptionnel et de frais accessoires. Il peut modifier à son gré les propositions des compagnies. Nous verrons plus loin qu'il a également le droit de fixer les délais de factage et de camionnage.

567. Les compagnies ont le droit d'organiser des services de factage et de camionnage, en dehors des cas où ces services sont obligatoires; mais, si elles usent de ce droit, elles ne sont pas libres d'organiser ces services dans des conditions quelconques. Leur exploitation est soumise aux mêmes règles que celle des services obligatoires.

1° Aucune taxe ne peut être perçue sans qu'elle ait été homologuée par le ministre, et la taxe ainsi homologuée s'impose aussi bien à la compagnie qu'aux usagers (1);

2° Bien que facultatifs dans leur principe, ces services,

(1) Cass. crim., 20 mai 1865.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

une fois organisés, sont mis indistinctement à la disposition de tous les usagers, et les compagnies ne sauraient en refuser le bénéfice;

3° Les compagnies ne peuvent, à l'occasion de leurs services facultatifs, consentir à certains usagers des avantages particuliers (1), ou jouir elles-mêmes de privilèges dont seraient exclus les entrepreneurs libres; elles ne pourraient par exemple, en dehors des heures réglementaires, ouvrir les gares à leurs camionneurs sans les ouvrir en même temps aux camionneurs libres (2).

568. Les opérations de camionnage et de factage comprennent non seulement le transport proprement dit des marchandises, mais également les opérations de chargement et de déchargement au seuil du domicile de l'expéditeur ou du destinataire ; elles ne comportent pas la manutention à l'intérieur de leur domicile.

569. *Délais.* — Les délais de factage et de camionnage sont indépendants des délais de transport; ils doivent s'ajouter à ces derniers ainsi qu'à ceux de la livraison en gare. Ils varient suivant les localités.

Pour le camionnage des marchandises à remettre ou à prendre à domicile, les délais fixés par les arrêtés ministériels pour le transport et les opérations de gare, au départ et à l'arrivée, sont augmentés de deux ou trois jours. Si l'ordre de camionner à l'arrivée est donné quand la marchandise est déjà en gare, ce délai supplémentaire ne court que depuis le moment où l'ordre est donné. A Paris, le délai est de deux jours.

Quant aux délais de factage, ils sont, au départ, de 48 heures à compter de la réception, par la gare, de l'ordre d'enlèvement à domicile et, à l'arrivée, de 5 heures pour les denrées alimentaires à destination des halles centrales et de 10 heures pour les autres articles de messagerie.

---

(1) Cass. civ., 22 août 1838.
(2) Cass. civ., 30 mars 1863; Cass. civ., 22 août 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les délais sont fixés par le ministre, bien que les termes de l'article 52 du cahier des charges ne lui reconnaissent explicitement que le droit d'arrêter les prix. Les compagnies ont contesté cette pratique, mais leurs prétentions ont été repoussées par la jurisprudence (1) qui a estimé que le droit du ministre d'arrêter les prix serait illusoire si les compagnies avaient la faculté de fixer des délais de nature à entraver les opérations.

570. *Responsabilité.* — La Compagnie est responsable des opérations de factage et de camionnage; ces opérations n'étant que le prolongement et l'accessoire du transport par voie ferrée, sa responsabilité ne change point de nature. Il n'y a pas lieu de rechercher si elle s'est substitué un tiers pour effectuer ces opérations; en effet, l'article 52 du cahier des charges décide que « les compagnies répondent des intermédiaires qu'elles se substituent », et l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 les déclare formellement responsables des fautes de leurs préposés. Mais leur responsabilité cesse dans le cas où un accident se produit au cours d'opérations étrangères au factage ou au camionnage, notamment lorsque les agents des compagnies manutentionnent des marchandises pour le compte des particuliers (2).

571. Si le service du factage est obligatoire pour les compagnies, il est par contre toujours facultatif pour les particuliers.

L'article 52 du cahier des charges prévoit expressément « que les expéditeurs et les destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises ».

En outre le destinataire est libre de se faire remettre en gare la marchandise expédiée à domicile. Pendant longtemps les compagnies ont soutenu que, l'expéditeur

---

(1) C. d'Ét. cont., 22 juin 1894.
(2) V. tribunal de la Seine, 5 avril 1898.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

étant le mandataire nécessaire du destinataire, elles avaient le droit de camionner d'office les marchandises adressées à domicile ou tout au moins de retenir le prix payé pour cette opération par l'expéditeur. Ces prétentions ont été condamnées par la cour suprême qui a même jugé que les camionneurs libres, représentants des destinataires, avaient le droit de réclamer à la Compagnie le prix afférent au transport des marchandises à domicile (1).

Article 2. — *Bureaux de ville.*

572. Pour faciliter les expéditions, les compagnies ont créé dans un certain nombre de villes des bureaux extérieurs dits « bureaux de ville », dans lesquels les expéditeurs peuvent déposer les marchandises. Quel est le caractère juridique des bureaux de ville? Sont-ce des annexes de la gare ou, au contraire, des bureaux distincts? Si l'on admet le premier système, les heures d'ouverture et de fermeture des gares s'appliquent à l'ouverture et à la fermeture des bureaux et le transport des marchandises du bureau à la gare de départ constitue une opération d'ordre purement intérieur. La jurisprudence des tribunaux judiciaires (2), sur les réclamations du camionnage libre, a, au contraire, décidé que les compagnies ne pouvaient, sans violer l'article 53 du cahier des charges et l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, permettre l'introduction dans les gares des marchandises reçues dans les bureaux de ville postérieurement à l'heure de la fermeture de ces gares.

Les compagnies ont alors obtenu que le ministre des Travaux publics prît, en vertu de l'article 53 du cahier des charges et de l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845 qui prévoient à la règle de l'égalité entre les transporteurs des dérogations spécialement autorisées par l'administra-

---

(1) Cass., 6 juillet 1903; Cass., 2 décembre 1891.
(2) Toulouse, 24 juillet 1879; Cass., 21 juin 1882; 22 août 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion, un arrêté, en date du 12 mai 1883, aux termes duquel « les marchandises reçues dans les bureaux de ville des compagnies de chemins de fer, pesées, enregistrées et taxées dans ces bureaux jusqu'à destination, auront accès dans les gares de départ, deux heures encore après leur fermeture réglementaire ». Cet arrêté a été déféré au Conseil d'État. La haute assemblée, par arrêt du 16 janvier 1885 (1), tout en rejetant le recours pour excès de pouvoir, a indiqué toutefois qu'il appartenait aux camionneurs libres, au cas où ils estimeraient que l'arrêté porte atteinte à leurs droits, d'exercer de ce chef devant l'autorité judiciaire, les actions qu'ils croiraient leur appartenir.

Article 3. — *Embranchements particuliers.*

573. Un mode de camionnage spécial, qui joue un rôle très important pour la grande industrie, est le camionnage par voie ferrée lorsque l'établissement intéressé est relié au chemin de fer par un embranchement particulier. Nous examinerons dans un autre chapitre les conditions réglementaires et financières d'établissement de ces embranchements. Bornons-nous ici à indiquer à quel régime d'exploitation ils sont soumis.

Les compagnies ont le droit de percevoir, à titre d'indemnité, certaines taxes pour la fourniture et l'envoi de leur matériel sur les embranchements particuliers (2). En cas de retard dans la restitution des wagons à la compagnie, l'embranché doit acquitter, par fraction indivisible de 6 heures, une indemnité égale à la valeur du loyer des wagons.

574. Les marchandises en provenance ou à destination d'un embranchement sont taxées, lorsque l'embranche-

---

(1) Recueil des arr. du Conseil d'État, 1885, 63. Cf. les conclusions de M. Levavasseur de Précourt, commissaire du Gouvernement.

(2) Le tarif légal est de 0 fr. 12 par tonne pour le premier kilomètre et en outre 0 fr. 04 pour chaque kilomètre en sus.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment aboutit à une station, comme si elles étaient en provenance ou à destination de cette station; si l'embranchement aboutit entre deux stations, elles sont taxées comme si elles étaient en provenance ou à destination de la station située immédiatement au delà du point de jonction, à moins que l'industriel ne demande le bénéfice d'un second mode de taxation, suivant lequel les tarifs appliqués sont les tarifs relatifs à la station située en deçà du point de jonction, augmentés d'une taxe, variant suivant le réseau, pour le parcours situé entre cette station et le point de jonction.

Les conditions dans lesquelles les propriétaires d'embranchements peuvent charger dans un même wagon des marchandises expédiées à plusieurs destinataires et dirigées sur une même station ou sur des stations différentes, et inversement les conditions dans lesquelles ils peuvent recevoir dans un même wagon des marchandises remises par différents expéditeurs et provenant d'une même station ou de stations différentes, sont réglementées par les conditions d'application du tarif P.V. 29, qui varient suivant les compagnies.

575. La fourniture des wagons aux embranchés est réglementée tout à la fois par l'article 62 du cahier de charges, par l'article 6 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux et par le tarif spécial P.V. 29 de la compagnie intéressée.

Lorsque les propriétaires d'embranchements particuliers demandent des wagons à la Compagnie, celle-ci est tenue de les leur fournir au point de jonction de l'embranchement avec la ligne de chemin de fer; la fourniture des wagons doit être faite de telle façon que le délai que la Compagnie se réserve dans les tarifs pour l'expédition et le transport de la marchandise, ne soit pas dépassé. Le délai court à partir du lendemain du jour de la demande des wagons.

L'embranché doit conduire les wagons dans son établissement, les charger ou les décharger, et les ramener ensuite au point de jonction avec la ligne principale.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le temps pendant lequel les wagons peuvent séjourner sur les embranchements particuliers est réglé par le tarif P.V. 29; il est calculé suivant la longueur de l'embranchement et varie suivant les compagnies. Ce délai est doublé lorsque le wagon, envoyé chargé, est rendu chargé. Le temps de stationnement accordé par les compagnies est calculé sans tenir compte des heures de nuit ni des heures pendant lesquelles les gares sont fermées. Il est de six heures sur l'Orléans, le Nord, le P.-L.-M., le Midi et l'Etat, et de douze heures sur l'Est; il est augmenté d'une demi-heure par kilomètre de longueur de l'embranchement en sus du premier.

§ 2. — *Relations des compagnies avec les intermédiaires de transport et les voituriers.*

Article premier — *Intermédiaires de transport.*

576. Certains commerçants, entrepreneurs de messagerie, commissionnaires de transport ou autres servent d'intermédiaires entre leurs clients et les administrations de chemins de fer pour les expéditions de marchandises. Leurs opérations portent surtout sur le trafic de grande vitesse. Notre législation est peu favorable à ces commerçants qui sont soumis, par rapport au droit commun, à deux dispositions restrictives spéciales en ce qui concerne le groupage.

1° D'une part, par application de l'article 47 du cahier des charges, ils ne peuvent échapper à la taxe du tarif exceptionnel qui frappe les petits colis (0 fr. 25 par tonne et par km.) qu'à la condition de réunir les articles qu'ils envoient en *un seul colis*, tandis que les particuliers peuvent se contenter de les réunir en *une seule expédition*. On traduit souvent cette disposition, en disant que les commissionnaires ne peuvent *grouper qu'à couvert*.

2° D'autre part, en vertu de la loi du 30 mars 1872, ils sont soumis à l'obligation fiscale d'établir sur timbre un nombre de récépissés égal à celui des destinataires.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En dehors de ces deux règles, les entrepreneurs de messagerie sont entièrement soumis au droit commun, notamment à l'article 6 des conditions d'application des tarifs généraux P.V. Au cas où ils groupent des marchandises de natures diverses, le transport acquitte le prix applicable à la marchandise taxée au prix le plus élevé.

Les dispositions qui visent le groupage au départ sont d'ailleurs applicables au dégroupage à l'arrivée.

577. Une discussion s'est élevée à l'occasion des syndicats agricoles. Devait-on considérer le syndicat comme ayant une personnalité propre et l'admettre à faire des expéditions en son nom, ou le considérer comme un commissionnaire de transport servant d'intermédiaire entre les producteurs, véritables expéditeurs, et le chemin de fer ? Sans que la question de principe, fort délicate, ait été tranchée, les compagnies ont fait homologuer une proposition de tarifs (G.V. 3 et G.V. 114), qui admet les expéditions des syndicats dans les mêmes conditions que celles d'un producteur unique. Mais la question fiscale a été réservée et chacun des colis entrant dans la composition d'un envoi du syndicat reste provisoirement soumis au droit de timbre.

Article 2. — *Voituriers.*

a) *Voituriers par terre.* — 578. Un principe général, posé dans l'article de la loi du 15 juillet 1845 relative à la ligne de Paris à la frontière belge, se trouve reproduit dans l'article 53 du cahier des charges : « A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la compagnie 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, prescrira les mesures

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer ».

579. Cet article pose deux règles. En premier lieu, les compagnies doivent observer le principe de l'égalité de traitement vis-à-vis des entreprises de transport par terre, comme vis-à-vis de leurs clients. Mais en même temps l'Administration se reconnaît le droit d'autoriser, dans ce cas spécial, des dérogations à la règle générale, en approuvant des traités de correspondance et de réexpédition.

Les compagnies doivent accorder le même traitement aux entreprises desservant la même route. La jurisprudence admet que cette règle s'applique à deux entreprises suivant le même chemin mais dont l'une continue son parcours au delà du terminus de la première (1), qu'au contraire, elle ne vise pas deux concurrents effectuant le même trajet dans des conditions différentes de régularité, d'horaires, de vitesse (2).

Les compagnies ne sont pas obligées de passer des traités identiques avec toutes les entreprises concurrentes, mais seulement avec celles qui en font la demande (3). Toute entreprise concurrente, formée après la passation du traité, a le droit d'en réclamer le bénéfice (4).

580. La jurisprudence applique très rigoureusement les dispositions de l'article 53, soit en accordant des indemnités aux concurrents lésés, soit même en infligeant aux compagnies les pénalités prévues par l'article 419 du Code pénal pour le délit de coalition.

581. Il est rare que les compagnies puissent, en fait, accorder les mêmes avantages à toutes les entreprises con-

---

(1) Cass. crim., 28 juin 1851; D. 1851.1.329,
(2) Cass. crim., 7 mars 1889; D. 1889.1.223.
(3) Cass. civ., 20 juillet 1853; D 1855.1.216. Cass. crim., 9 avril 1863 et 14 août 1863; D. 1864.1.53.
(4) Cass. crim., 9 avril 1863 et rejet crim., 14 août 1863 préc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

currentes ; aussi doivent-elles presque toujours soumettre leurs traités de correspondance à l'approbation de l'Administration qui examine quels sont les motifs qui justifient la dérogation au principe de l'égalité du traitement. Les raisons qui peuvent légitimer cette dérogation sont l'utilité d'assurer, en toute saison et à toutes les heures de trains, des correspondances avec les localités éloignées de la gare, ou l'avantage de procurer aux voyageurs ou expéditeurs le bénéfice de la continuité complète du transport. C'est seulement dans ce cas, en effet, que les compagnies sont tenues d'assurer par voiture la réexpédition des marchandises au delà de leurs rails.

582. Les avantages consentis par les compagnies à leurs correspondants se bornent quelquefois à certaines facilités de service, au point de vue des heures de pénétration ou des lieux de stationnement dans les gares; quelquefois ce sont des avantages pécuniaires constituant de véritables subventions. Le plus souvent ce sont des subventions annuelles fixes. Quelquefois elles sont proportionnelles au nombre des unités transportées et sont alors, en réalité, de véritables réductions de tarif; leur approbation doit être donnée, dans ce cas, avec les mêmes garanties et dans les mêmes formes qu'une homologation de tarif.

b) Voituriers par eau. — 583. Toutes les dispositions de l'article 53 s'appliquent aux voituriers par eau. En fait, les traités de correspondance avec les industries de transport par navigation intérieure sont extrêmement rares en France; ils n'existent guère que pour des services naviguant dans certains estuaires.

Dans le but de restreindre la lutte des chemins de fer et de la navigation intérieure, le ministre, en cas de concurrence entre ces deux voies, n'homologue pas de tarifs qui ne soient supérieurs d'au moins 20 0/0 aux prix de la voie d'eau.

Nous verrons, dans un chapitre ultérieur, les mesures

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

prises pour assurer le raccordement des voies ferrées et fluviales.

c) *Relations des administrations de chemins de fer avec les compagnies de navigation maritime.* — 584. De même que les compagnies ont été amenées à s'entendre avec des entreprises de messagerie, de même, en vue d'assurer la continuité du transport, elles ont établi des tarifs communs avec des entreprises de navigation; ces tarifs présentent un prix unique s'appliquant aussi bien au transport par voie ferrée qu'au transport par mer.

C'est ainsi qu'il existe un tarif P. V. 200, chapitre VIII (Compagnie d'Orléans et Compagnie des messageries de l'Ouest), applicable à toutes les marchandises transportées entre Nantes et Le Palais; de même le chapitre VI, du même tarif P. V. 200 (Compagnie d'Orléans et Compagnie Transatlantique) est applicable à toutes les marchandises et a pour but de conserver à la ligne Nantes-Saint-Nazaire, une partie du trafic Nantes-Londres.

Signalons également certains tarifs spéciaux tels que le P. V. 202 commun à la Compagnie du Midi et à la Compagnie de navigation mixte et applicable au transport des grains d'une gare de la Compagnie du Midi à Alger, Oran, Bône, Philippeville et vice-versa.

585. Plus récemment, à l'exemple de ce qui avait été fait en Allemagne, les compagnies françaises ont établi des *tarifs communs d'exportation*, nos 400 et 400 bis, présentant des prix fermes applicables aux transports à destination des principaux pays extra-européens.

586. Il existe cependant une différence fondamentale entre les tarifs communs entre Compagnies de chemin de fer et les tarifs communs entre les Compagnies de chemin de fer et les entreprises de navigation. Dans les premiers, il est formellement interdit de s'écarter, pour une portion quelconque du parcours, des prix et conditions contenus dans le tarif. Dans les autres, au contraire, et à raison même des variations qui affectent le cours des frets, il est très difficile de maintenir la rigueur de cette règle pour la part qui revient à la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnie de navigation, et d'empêcher celle-ci de s'entendre avec ses clients pour déroger aux clauses du tarif, notamment en leur accordant des ristournes; la difficulté est d'autant plus grande que la longueur du parcours maritime constitue une fraction plus considérable du trajet total.

587. On s'est demandé si, dans ce dernier cas, on se trouvait encore en présence d'un véritable tarif commun, pouvant donner lieu à homologation dans son ensemble. Saisi de la question, en 1894, le Comité consultatif admit qu'il y avait lieu de maintenir le système des tarifs communs entre les Compagnies de chemin de fer et les services de navigation, toutes les fois que ces derniers s'engageraient à percevoir intégralement les taxes qui leur étaient attribuées, mais que par contre il y avait lieu de renoncer à la forme des tarifs communs et de revenir à celle des traités de correspondance et de réexpédition, dans tous les cas où les services de navigation entendent se réserver la liberté de modifier les prix de transport qu'ils perçoivent, à titre de correspondants, pour les marchandises en provenance ou à destination des chemins de fer.

Cet avis fut sanctionné par une décision ministérielle, communiquée aux compagnies le 20 avril 1894. Il faut le rapprocher d'un avis du 4 novembre 1896, qui, développant et interprétant les principes posés en 1894, a décidé « que les compagnies pouvaient toujours présenter sous forme de prix totaux, les tarifs applicables aux expéditions empruntant la voie ferrée et la voie maritime, mais qu'en ce cas il y avait lieu d'homologuer la proposition de la compagnie, seulement en ce qui concerne les prix afférents aux transports par chemin de fer et de donner acte à la compagnie de sa communication, en ce qui touche le surplus de la proposition ».

588. Dans un avis récent, intervenu sur un rapport de M. Colson en date du 25 avril 1909, le Comité consultatif a estimé que, pour ne pas faire échec au principe de l'égalité de traitement entre les intéressés, il convenait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de subordonner l'homologation des tarifs communs avec les compagnies de navigation, à certaines réserves parmi lesquelles les suivantes :

1° Le bénéfice de ces tarifs serait accordé à toutes les entreprises françaises de navigation desservant les mêmes relations qui en accepteraient les conditions;

2° Des tarifs semblables seraient établis avec les entreprises françaises de navigation qui en feraient la demande, en vue d'assurer les relations des mêmes régions de la France avec les mêmes pays d'outre-mer, par un autre port desservi par le même réseau de chemin de fer;

3° Des prix comportant des réductions semblables à celles que comportent les prix exceptionnels établis au départ de certaines localités seraient accordés à tous les centres de production qui se trouveraient dans des conditions analogues.

589. Récemment, le Conseil d'État a été amené à se prononcer sur la légalité de ces tarifs à la suite d'une requête formée par le sieur Bruzzo et le syndicat des commissionnaires de transport de Marseille,. Par un arrêt du 28 mai 1909, il a reconnu que ni l'article 53 du cahier des charges, ni aucune disposition législative ou réglementaire n'interdisait au 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 acquis pour toutes les marchandises expédiées dans les conditions prévues pour l'application du tarif.

590. De même que la légalité de ces tarifs ne peut faire de doute, au point de vue de la législation intérieure, il n'est point douteux non plus qu'on ne saurait les regarder comme portant atteinte au principe de l'égalité de traitement en matière douanière stipulé par certaines conventions internationales (1). D'une part, en effet, les

(1) L'Angleterre avait soutenu notamment que les tarifs com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tarifs communs ne constituent pas une prime allouée par les chemins de fer à l'exportation sous pavillon français, mais une combinaison adoptée pour faciliter certains transports par la collaboration d'entreprises capables d'en effectuer les diverses parties. Les réductions ne sont pas applicables à tout transport effectué par mer sous pavillon français, mais seulement à ceux qui sont effectués par les compagnies françaises, s'engageant à assurer le service commun dans certaines conditions. Le choix d'entreprises nationales, pour organiser les services communs qui exigent une entente particulière n'a pas été considéré comme une atteinte au principe de l'égalité des pavillons. D'autre part les compagnies de chemins de fer, à raison de la garantie d'intérêt qu'elles reçoivent de l'État, ne sauraient perdre leur caractère de sociétés privées, et on ne peut voir dans cette garantie qui ne constitue qu'une avance, le paiement par l'Etat d'une prime d'exportation.

§ 3. — *Relations des chemins de fer entre eux.*

591. Aux termes de l'article 61, deux compagnies qui se touchent, sont tenues de « s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes ». Et le même article reconnaît au Gouvernement, à défaut d'entente, le droit de prescrire les mesures nécessaires et même d'y pourvoir d'office.

Les compagnies ont soutenu à différentes reprises que ces textes n'impliquaient pour elles que l'obligation d'avoir les installations matérielles nécessaires au passage des marchandises d'un réseau sur l'autre. La jurisprudence interprète ces dispositions très larges d'une manière

---

muns constituaient une prime à l'exportation, contraire à la Convention franco-suédoise de 1881 dont elle pouvait réclamer le bénéfice en vertu de la clause de la nation la plus favorisée, prime à l'exportation donnée par la Compagnie de chemins de fer et payée en réalité par l'État à cause du mécanisme de la garantie d'intérêt,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

beaucoup plus extensive. Elle y voit l'obligation, pour une compagnie, d'accepter ou de livrer tous les transports en provenance ou à destination du réseau voisin, c'est-à-dire de se constituer commissionnaire de transport vis-à-vis de ce réseau en même temps que transporteur sur le sien.

De là dérive, pour l'expéditeur, la dispense d'avoir un représentant aux confins de chaque réseau et la possibilité de faire, par un contrat de transport unique, un envoi destiné à un réseau autre que celui qui reçoit l'expédition.

Ce principe a également des conséquences importantes au point de vue de la responsabilité des compagnies, en cas de perte ou avarie, et des actions qui peuvent être engagées contre elles. La première compagnie peut, en effet, même quand la faute ne lui est pas imputable, être actionnée directement, sauf son recours contre la compagnie fautive. Il en est de même de la dernière compagnie, en cas de retour d'argent d'une marchandise expédiée en port dû. Seuls les transporteurs intermédiaires ne peuvent être actionnés que pour leur fait.

Article premier. — *Tarification et exploitation communes.*

592. Au point de vue de la tarification, la soudure des tarifs intérieurs au point de jonction de deux réseaux est de droit, qu'il s'agisse de barèmes ou de prix fermes. En dehors de quelques exceptions très rares, cette soudure comporte le paiement des frais de transmission.

Une combinaison plus avantageuse pour le public réside dans l'emploi de tarifs communs, quand il en existe. Leur avantage est double. D'une part en effet ils ne comportent pas le paiement des taxes de transmission; d'autre part, pour le calcul de la taxe, les tarifs communs étant généralement à base décroissante, on ne repart plus de la base initiale au point de jonction des deux réseaux, et la décroissance est étendue au parcours total.

Pour éviter des répercussions sur les tarifs intérieurs,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

on a inséré dans certains tarifs communs une clause ainsi conçue : « Les prix calculés en vertu du présent tarif ne pourront en aucun cas être inférieurs aux prix résultant des tarifs de chacun des réseaux pour le parcours effectué sur ses rails ».

Le prix perçu, en cas d'application d'un tarif commun, est en général partagé entre les réseaux proportionnellement au parcours effectué sur chacun d'eux, après prélèvement des charges terminales; toutefois des majorations peuvent être accordées aux réseaux sur lesquels il n'y a qu'un petit parcours. Il est d'ailleurs de règle que la part d'une compagnie ne peut être supérieure au chiffre qui résulterait de l'application de son tarif intérieur.

593. Les relations des compagnies entre elles ne se traduisent pas seulement par l'établissement de tarifs communs; en vue d'assurer la continuité du transport, elles exploitent certaines lignes en commun.

Tout d'abord, aux termes de l'article 61 du cahier des charges, les compagnies doivent supporter la création de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement; d'autre part, la compagnie concessionnaire doit permettre l'usage de sa gare à la compagnie embranchée, de telle sorte que ladite gare soit commune aux deux réseaux (1). Cette seconde sujétion fut établie tout d'abord dans une convention du 15 juin 1872 passée avec la Compagnie du Nord, aux termes de laquelle, « dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement (existant ou à créer), devrait être établi dans les gares appartenant à la Compagnie du Nord, la redevance à payer à la Compagnie du Nord sera réglée d'un commun accord entre les deux compagnies intéressées et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage. En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues ». Cette disposition fut rendue applicable aux autres Compagnies à

(1) La répartition des dépenses sera traitée au chapitre relatif aux convention financières. V. nos 817 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'occasion des conventions qui furent passées avec elles en 1873 et 1875.

594. D'autre part, l'article 61 autorise les compagnies d'embranchement ou de prolongement à faire circuler leurs trains sur la ligne principale, à charge de réciprocité. Dans ce cas la compagnie concessionnaire touche le péage, la compagnie qui effectue la traction ne retenant que le prix du transport proprement dit. L'article 61 prévoit même que la compagnie pourra être assujettie, par des décrets qui rendus pour l'exploitation du chemin de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 0/0 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 0/0;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 0/0;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 0/0;

Dans le cas où les compagnies ne peuvent s'entendre sur l'exercice de cette faculté de faire circuler ainsi leurs trains, il est statué sur les difficultés qui pourraient s'élever entre elles à cet égard par le Gouvernement.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement n'userait pas de la faculté de circuler sur les lignes de la compagnie concessionnaire, comme aussi dans le cas ou cette dernière n'userait pas de la réciprocité qui lui est reconnue, les deux compagnies sont tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Enfin, l'article 61 prévoit que la compagnie qui se sert d'un matériel qui n'est pas sa propriété doit payer une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le type le plus parfait d'exploitation commune est réalisé par la Petite Ceinture exploitée par le syndicat des grandes compagnies.

Article 2. — *Partages de trafic.*

595. Inversement, les compagnies ont été amenées à poser par des conventions les règles relatives au partage du trafic, lorsqu'un même transport peut être effectué par plusieurs itinéraires intéressant des réseaux différents. Il nous faut signaler tout d'abord deux règles générales.

a) Lorsqu'il existe, entre deux points déterminés, deux itinéraires, l'un n'empruntant qu'un seul réseau, l'autre empruntant plusieurs réseaux, les transports appartiennent à la compagnie qui peut les effectuer seule de bout en bout; en un mot l'itinéraire qui, d'une gare à une autre, suit les lignes d'un seul réseau est préféré à celui qui s'établit par les lignes de plusieurs réseaux.

b) Lorsque chacun des deux itinéraires emprunte deux ou plusieurs réseaux, le plus court est préféré.

596. Plusieurs conventions spéciales ont réglé certains partages de trafic.

Dans les conventions de 1883, entre l'État et les Compagnies de l'Ouest et d'Orléans, le trafic avait été attribué à l'itinéraire le plus court, en évaluant toute transmission d'un réseau à l'autre comme équivalant à un allongement de parcours de 25 kilomètres.

Il était intervenu également, en 1885, des arrangements entre la Compagnie d'Orléans et celle de l'Ouest réglant le partage du trafic de la Basse-Bretagne. Renouvelés en 1905, ces arrangements tombaient-ils par le fait du rachat ou, au contraire, étaient-ils opposables à l'État? Suivant nous, cette dernière solution n'était point contestable; en effet, par le fait du rachat, l'État se substituait à la compagnie rachetée et héritait en quelque sorte de ses droits et de ses obligations; il en aurait été tout autrement, si l'État avait repris le réseau en fin de concession, la compagnie n'ayant pu valablement contracter

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour une durée supérieure à celle de sa concession (1). Cette solution est conforme à un avis de principe du Conseil d'État en date du 30 décembre 1908.

597. Pendant longtemps, pour le transport des vins de l'Aude et de l'Hérault vers Paris, le point de partage du trafic avait été fixé entre les gares de Villedaigne et de Lézignan, les transports effectués par les gares de Villedaigne et au delà passant par Béziers et le P.-L.-M., tandis que ceux effectués par Lézignan et les gares plus à l'ouest passaient par l'Orléans. Cette convention fut dénoncée à la suite de l'ouverture successive de nouvelles lignes permettant à chacun des réseaux en concurrence de posséder alternativement l'itinéraire le plus court, grâce à la construction de raccourcis.

Pour régler définitivement cette question, un traité (2) est intervenu à nouveau entre les compagnies qui vise tout le trafic des marchandises échangées entre Paris ou les au-delà et une zone qui a pour axe la ligne de Saint-Flour à Port-Bou et qui, sur la ligne de Bordeaux à Cette, comprend la section de Lézignan à Villeneuve-lès-Béziers; ce trafic est attribué pour 3/4 à l'itinéraire Midi-P.-L.-M. et 1/4 à l'itinéraire Midi-Orléans. Lorsqu'un itinéraire reçoit plus que sa part, il retient sur chaque tonne pour couvrir ses frais, après prélèvement des frais accessoires, 50 0/0 de la recette moyenne par tonne fournie par l'ensemble des trafics mis en commun, s'il s'agit d'expéditions effectuées en P.V., et 40 0/0 s'il s'agit d'expéditions G.V. Les compagnies intéressées se réservent d'ailleurs la faculté de faire suivre aux transports un itinéraire différent, si les frais de traction par cet itinéraire sont plus économiques.

598. Lorsqu'un partage de trafic a été réglé il faut

---

(1) La C^ie^ d'Orléans avait accepté sur ce point une solution transactionnelle à laquelle le ministre des Travaux publics avait donné son adhésion. Elle se trouvait sanctionnée dans le projet de loi déposé le 29 octobre 1908 pour approbation d'une convention avec la C^ie^ d'Orléans, et devenu caduc.

(2) Approuvé par décision ministérielle du 7 octobre 1909.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en assurer l'application; la compagnie en possession de l'itinéraire que doit suivre le trafic, établit généralement un prix réduit comportant la réduction nécessaire pour que cet itinéraire devienne le plus avantageux pour le public; le prix réduit ainsi calculé s'appelle un prix de couverture.

En sens inverse, on peut procéder à un relèvement des prix sur l'autre réseau, pour éviter que ses tarifs trop réduits n'amènent le détournement.

Un autre moyen d'empêcher les détournements, est l'interdiction de la réexpédition de la marchandise en cours de route.

Lorsqu'un trafic est détourné, on établit un compte de détournement, le trafic détourné donnant lieu, au profit de la partie lésée, au reversement d'une somme égale à la taxe qu'elle aurait perçue, si elle avait effectué le transport, sous déduction des frais de traction.

Lorsqu'il n'est pas possible d'arriver à une répartition équitable du trafic, les compagnies ont recours au système de la bourse commune. Dans ce système la recette totale est partagée entre les deux compagnies dans des proportions déterminées.

Enfin, les compagnies ont organisé un service de contrôle commun, en vue de répartir les taxes afférentes aux transports empruntant plusieurs réseaux, vérifier la direction donnée aux transports, et établir les comptes de partage ou de détournement conformément aux accords intervenus.

Quelle est au regard du public, la valeur juridique de ces différentes règles? La jurisprudence leur reconnaît un caractère obligatoire même à l'égard du public, dès lors que les conventions qui les ont établies ont été approuvées (1).

598 *bis*. Sur une question posée par le Ministre des Travaux Publics, le Conseil d'État a émis, le 30 dé-

(1) Cass. 2 mai 1908.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cembre 1908, l'avis que les traités de partages de trafic doivent être soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, après avis du Comité consultatif des chemins de fer et que, en l'absence de toute clause de résiliation, les traités de partage lient non seulement les administrations qui les ont conclus mais toutes les administrations entre les mains desquelles les réseaux intéressés peuvent ultérieurement passer.

§ 4. — *Relations avec les chemins de fer étrangers.*

Les conditions du commerce international ont amené les administrations françaises de chemins de fer à entrer en relations avec les administrations étrangères, à établir avec elles des tarifs communs, à poser, par des ententes, les règles relatives aux exploitations communes et aux partages de trafic et enfin à élaborer un code complet applicable à certains transports internationaux.

ARTICLE PREMIER. — *Tarification et exploitation communes.*

599. Il existe des tarifs internationaux communs aux réseaux français et à certains réseaux étrangers; ces tarifs présentent un prix unique s'appliquant à l'ensemble du parcours accompli sur les réseaux français et sur les réseaux étrangers.

Les avantages de ces tarifs communs internationaux sont les mêmes que ceux qui résultent des tarifs communs intérieurs. A la différence des tarifs communs intérieurs, et de même que pour des tarifs communs avec des entreprises de navigation maritime, l'homologation ministérielle n'intervient que pour approuver la partie du prix relative au transport effectué sur le réseau français. Mais ce prix est homologué comme s'appliquant à une partie du parcours total défini dans le même tarif. Il en résulte que, si l'une des administrations étrangères intéressées retire son adhésion, l'homo-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

logation de la part du tarif applicable au trajet sur rails français tombe d'elle-même, puisque la condition à laquelle était subordonnée cette homologation disparaît.

Il arrive souvent que des tarifs communs internationaux sont de simples tarifs de soudure, réglant les conditions des transports communs sans leur appliquer d'autres prix que ceux résultant de la juxtaposition des tarifs intérieurs.

600. De même qu'entre deux chemins de fer de même nationalité, il peut y avoir entre deux chemins de fer de nationalités différentes, soit des gares communes internationales (par exemple Vintimille, Modane), soit des lignes entretenues et exploitées à frais communs. Nous indiquerons dans ce sens, la situation internationale du tunnel du Mont-Cenis. Les questions relatives aux exploitations communes sont réglées, soit directement par les administrations intéressées, soit par la voie diplomatique.

Article 2. — *Partages de trafic.*

601. Lorsqu'il s'agit de transports internationaux à longue distance, il arrive, plus fréquemment encore qu'en trafic intérieur, que plusieurs itinéraires se trouvent en concurrence.

C'est ainsi que les relations entre la Belgique et la Suisse peuvent s'établir, soit par les lignes d'Alsace-Lorraine et du grand-duché de Bade, soit par les lignes françaises. De même, le transport des marchandises venant d'Italie et expédiées sur les ports de la mer du Nord peuvent passer, soit par le Simplon, soit par le Gothard, soit par le mont Cenis. Afin d'éviter des guerres de tarifs, des conventions sont intervenues pour établir des règles relatives à ces partages de trafic.

On peut en trouver un exemple dans le décret du 19 janvier 1910, qui a promulgué la convention passée entre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la France et la Suisse, en vue de l'amélioration des voies d'accès au Simplon. La voie la plus directe entre la Belgique et la Hollande d'une part, le Nord de l'Italie d'autre part, passe actuellement par Luxembourg, Metz, Bâle et le Gothard. Par suite de l'établissement de divers raccourcis (notamment Moutiers-Granges) et du percement du Loetschberg, la voie française va devenir la plus courte; il en résulte que la zone belge dont le trafic sur la Lombardie avait intérêt à emprunter les rails français, zone actuellement limitée par une ligne passant au sud d'Anvers et de Bruxelles, se trouvera reportée au-dessus de Bruxelles, d'Anvers et même de Rotterdam; le trafic de l'Angleterre, de la Belgique et de la Hollande occidentale, dont la plus grande partie échappait à la voie française, pourra être désormais revendiquée par elle. Le tronçon Moutiers-Granges devant concurrencer la voie du Gothard, il a été décidé que 70 0 /0 du trafic lui serait attribué et que 30 0 /0 serait laissé à la ligne actuellement existante.

La même convention prévoit le partage, par moitié entre les lignes de la rive droite et de la rive gauche du lac Léman, du trafic marchandises franco-italien dont l'itinéraire court s'établira par la Faucille et le Simplon, lorsque la ligne de la Faucille sera établie.

602. De même, 27 réseaux belges et allemands ont constitué avec les réseaux français du Nord et de l'Est une union franco-austro-hongroise, contrôlée par une commission de trois membres et ayant pour objet de déterminer, pour le trafic concurrencé, la part de chaque itinéraire et les prix à percevoir.

603. On peut noter également que les Compagnies du Nord et de l'Ouest appliquent les mêmes prix entre Paris et Londres par les voies de Calais ou de Boulogne et par celle de Dieppe.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Article 3. — *Convention de Berne.*

a) Etendue d'application.

604. Afin de faciliter l'exécution des transports internationaux entre les divers États, il a été conclu à Berne, le 14 octobre 1890, une convention internationale modifiée par des dispositions additionnelles des 16 juillet 1895, 16 juin 1898 et 19 septembre 1906, qui a été rendue exécutoire, en France, sous sa forme actuelle par décret du 24 octobre 1908.

605. Cette convention a pour objet de préciser les droits et obligations des administrations de chemins de fer intéressées. En fait, elle a réuni l'adhésion de toutes les grandes puissances européennes, à l'exception de l'Angleterre, du Portugal et de l'Espagne.

En ce qui concerne les transports de ou pour l'un de ces États dissidents, il y a lieu d'appliquer le droit interne de chacun des pays traversés (1). Il en est de même des transports effectués entre pays adhérents à la convention, mais concernant des objets auxquels cette dernière ne s'applique pas.

La convention de Berne est applicable, en principe, à tous les transports de marchandises 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.

606. Il faut donc, pour que la convention s'applique :

I. Que l'expédition consiste en marchandises.

La convention de Berne ne s'applique pas au transport des voyageurs, non plus qu'à celui des bagages (2).

---

(1) V. Cass., 25 juin 1899; 28 janvier 1901.

(2) Nous rappelons qu'une conférence internationale s'est réunie à Berne, au mois de mai 1911, pour étudier l'extension de la convention au trafic voyageurs. Ses travaux ont abouti à la signature d'un projet de convention.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

II. La marchandise expédiée ne doit pas figurer au nombre de celles qui sont exclues par la convention elle-même.

Sont exclus :

1° Les objets dont le transport constitue un monopole réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport;

3° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des États à traverser;

4° Les objets qui, à raison de leur grande valeur ou de leur nature, présentent des dangers pour la régularité et la sécurité de l'exploitation. L'énumération de ces marchandises se trouve dans le § 1er des dispositions réglementaires modifiées par l'arrangement du 7 juillet 1895 et surtout par la convention additionnelle du 19 septembre 1906;

III. L'expédition doit avoir lieu du territoire d'un des États contractants à destination du territoire d'un autre État contractant, et emprunter les lignes ferrées nominativement désignées dans la liste annexée à la convention.

D'autre part, d'après le protocole de clôture, ne sont pas considérés comme transports internationaux, les transports qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'État d'où part l'expédition; si les lignes intermédiaires de transit ne sont pas exploitées par une administration de cet État, les gouvernements intéressés peuvent néanmoins convenir, par des arrangements particuliers, de ne pas considérer comme internationaux ces transports.

De même également ne sont pas considérés comme

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

internationaux les transports qui ne dépassent la frontière d'un État que par l'emprunt de la section comprise entre cette frontière et la première gare douanière d'un État limitrophe.

IV. Il faut enfin que les parties se soient placées sous l'empire de cette convention, au moment où le contrat a été conclu et aient rempli toutes les formalités exigées, notamment que la compagnie ait délivré à l'expéditeur le duplicata de la lettre de voiture (1).

607. En vue d'assurer l'exécution de cette convention, des dispositions réglementaires ont été prises d'un commun accord entre les États contractants, elles ont la même valeur que la convention elle-même; d'autre part, les conditions de tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, sont valables, en tant qu'elles ne sont pas contraires à la convention; sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

608. *Office central.* — A l'effet de faciliter et d'assurer l'exécution de la convention de Berne, il a été organisé un office central des transports internationaux qui est chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des États contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres États et administrations;

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer;

4° D'instruire les demandes en modification de la présente convention, et en tout cas, quand il y aura lieu,

(1) V. Montpellier, 16 juillet 1894.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de proposer aux divers États la réunion d'une nouvelle conférence;

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer à ce point de vue la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

609. La convention de Berne constitue un code complet des transports internationaux effectués sous son régime; ce sont les règles qu'elle établit que nous allons étudier en les rapprochant de celles qui régissent les transports intérieurs.

Tout chemin de fer désigné est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu :

1° Que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention;

2° Que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;

3° Que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

b) Formation du contrat; déclaration.

610. Le contrat de transport se forme, aux termes de l'article 8 de la convention, par l'apposition d'un timbre énonçant la date de l'acceptation de la marchandise sur la lettre de voiture dont il est délivré à l'expéditeur un duplicata.

Toute expédition internationale doit être, en effet, accompagnée d'une lettre de voiture contenant certaines indications énumérées par l'article 6 de la convention et relatives à la gare d'expédition, à la gare de destination, à la nature des objets transportés, au tarif et à l'itinéraire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

611. Plus spécialement en ce qui concerne l'itinéraire, à défaut d'indications précises de la part de l'expéditeur, le chemin de fer doit choisir la voie la plus économique pour l'expéditeur, le voiturier n'étant responsable des erreurs commises dans ce choix que s'il y a eu *faute grave* de sa part.

Il était naturel de se montrer moins sévère ici qu'en tarification intérieure, le nombre et la variété des tarifs pouvant prêter à des combinaisons presque innombrables. La jurisprudence considère qu'il y a faute lourde en cas d'erreur d'itinéraire, si par exemple l'itinéraire économique est l'itinéraire direct ou résulte de l'application d'un tarif commun ou d'un tarif très fréquemment employé au départ de la gare expéditrice.

612. La lettre de voiture doit être rédigée soit en français, soit en allemand. Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, pourvu qu'elle soit accompagnée d'une traduction exacte en français ou en allemand.

613. Aux termes de l'article 7, l'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

D'autre part, le chemin de fer a le droit de vérifier les déclarations et, en cas de déclaration inexacte, il est dû une surtaxe qui est en principe du double de la différence entre le prix du transport de l'objet déclaré et celui du contenu constaté; en cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel d'une expédition, la surtaxe est le double de la différence entre le prix de transport du poids constaté et celui du poids déclaré; en cas de surcharge, la surtaxe est de six fois le prix de transport du poids dépassant la charge permise.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c) Délais.

614. Les délais d'expédition et de transport des marchandises ont été fixés par le paragraphe 6 des dispositions réglementaires.

Ils sont, pour l'expédition en G. V. : 1 jour en P. V.: 2 jours;

Pour le transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres : 1 jour en G. V., 2 jours en P. V.

Seul au surplus, comme dans le trafic intérieur, le délai total est obligatoire. La marchandise doit être livrée dans ce délai; le paragraphe 6 des dispositions réglementaires confond, en effet, sous le nom de délais de livraison, les délais d'expédition et de transport. Ces délais commencent à courir à partir de minuit du jour qui suit l'acceptation de la marchandise.

A partir de la conclusion du contrat de transport, 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, on en cours de route, ou encore à une station située soit au delà du point de destination, soit sur un embranchement, à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture, soit en ordonnant son retour à la gare de départ.

d) Frais de transport.

615. L'article 11 de la convention pose en principe : 1° Que les prix de transport doivent être calculés conformément aux tarifs régulièrement homologués; 2° que les traités particuliers sont interdits et nuls de plein droit; et 3° que les Compagnies n'auront droit, en sus des taxes de transport et des frais accessoires, à aucune autre somme que le montant des dépenses qu'elles auront faites pour le compte des expéditeurs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au chemin de fer, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire; il est permis cependant de payer une partie quelconque des frais de transport à titre d'affranchissement.

Par contre, le chemin de fer peut exiger l'avance des frais de transport, lorsqu'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 garantissent pas les frais de transport.

e) Livraison des marchandises.

616. La livraison des marchandises, aux termes de l'article 16 de la convention de Berne, doit s'effectuer à la station destinataire et entre les mains du destinataire. D'après l'article 19, la livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, 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. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

S'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 intructions. En aucun cas, la marchandise ne peut être retournée sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

f) Responsabilité.

1° *Retard.* — 617. En cas de retard dans la livraison, c'est-à-dire de dépassement des délais totaux d'expédition, de transport et de livraison tels qu'ils sont définis par l'article 14 de la convention de Berne, l'expéditeur a droit à une indemnité. Il faut distinguer trois cas :

618. *a*) Si l'expéditeur n'a rien spécifié au moment de l'expédition, il a le droit de réclamer, *sans avoir à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard*, une indemnité forfaitaire proportionnelle à ce retard.

Cette indemnité est, par rapport au prix du transport, de:

1/10	pour retard	égal ou inf.	à	1/10	du délai de livr.
2/10	—	—		2/10	—
3/10	—	—		3/10	—
4/10	—	—		4/10	—
5/10	pour tout retard	supérieur	à	4/10	—

Si la preuve d'un dommage est fournie, il peut être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

619. *b*). S'il y a eu, au contraire, au moment de l'expédition, déclaration *d'intérêt à la livraison*, il pourra, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard, être réclamé, par rapport au prix du transport :

2/10	pour retard	égal ou inf.	à	1/10	du	délai de livr.
4/10	—	—		2/10	—	—
6/10	—	—		3/10	—	—
8/10	—	—		4/10	—	—
10/10	pour tout retard	supérieur	à	4/10	—	—

Si la preuve est fournie de ce dommage, il pourra être alloué une somme représentant le montant de ce dommage; l'indemnité ainsi allouée ne peut pas dépasser le montant de la somme déclarée; toutefois, si la somme déclarée est inférieure au prix de transport, le montant de l'indemnité peut atteindre ce prix.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

620. *c*) Enfin, aux termes de l'article 41 de la convention, en cas de dol ou de faute *grave* de la Compagnie, une indemnité pleine et entière, comprenant les dommages-intérêts, peut être réclamée à la Compagnie (1).

2° *Perte ou avarie.* — 621. L'article 30 de la convention pose en principe que le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles 31 et 32, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation de celle-ci jusqu'à sa livraison. Il est déchargé de cette responsabilité, s'il prouve 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 ou un cas de force majeure.

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 les lois et règlements applicables à la Compagnie chargée de la livraison.

622. Le principe général de l'article 30 reçoit une atténuation considérable du fait des présomptions d'irresponsabilité édictées par les articles 31 et 32. Nous rappelons que ce système des présomptions d'irresponsabilité, dans des cas déterminés, avait été adopté, pour les transports intérieurs français, par l'arrêté du 27 octobre 1900 et qu'il a disparu avec le vote de la loi Rabier.

Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu

---

(1) Comme exemples de fautes graves : V. Tribunal de Lyon, 27 juillet 1905, erreur de direction; Cour de Lyon, 18 juillet 1902, acheminement en P.V. de marchandises expédiées en G.V.; tribunal de commerce de Saint-Étienne, 3 avril 1903, erreur dans la délivrance; tribunal de commerce de Marseille, 22 octobre 1907, retard de 42 jours; Cass. 4 mai 1908. — En sens inverse : cour de Douai, 17 mai 1901, erreur de direction. — Il semble que la jurisprudence considère d'une façon générale, la faute grave comme équivalente à la faute lourde qui est l'expression usitée dans notre droit interne.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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° de l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture, sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, 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° 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 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, dessication 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.

623. Enfin, aux termes de l'article 32 :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En ce qui concerne 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.

D'autre part, l'article 32 dispose :

1° Que si l'expédition comprend plusieurs colis, le calcul du déchet de route s'effectuera, séparément, pour chaque colis si le poids a été indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière;

2° Que la déduction du déchet de route ne pourra s'effectuer en cas de perte totale.

Le paragraphe 8 des dispositions réglementaires donne une liste de marchandises sèches ou liquides pour lesquelles le coefficient de déchet admis est de 2 0/0. Le coefficient admis pour toutes les autres marchandises liquides ou sèches n'est que de 1 0/0.

624. On voit donc que le système de responsabilité du voiturier, en matière de transports internationaux, est complètement différent de celui qui a été consacré pour les transports intérieurs par la loi Rabier du 17 mars 1905. Pour ces derniers, la responsabilité du voiturier est toujours présumée, tandis que, pour les premiers, aux termes de l'article 31, « si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter d'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de ces causes à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire ». Le système, en résumé, est donc le suivant :

1° En dehors des cas visés par l'un des six paragraphes de l'article 31, responsabilité de la Compagnie, sauf preuve à faire par elle de la force majeure, du cas fortuit ou de la faute de l'expéditeur;

2° Présomption d'irresponsabilité, si l'avarie a pu résulter d'une des circonstances prévues par l'article 31. Dans ce cas la présomption d'irresponsabilité ne peut tomber que devant la preuve contraire à la charge de l'expéditeur.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Mais, dès que l'on ne se trouve pas dans un des cas limitativement énumérés par l'article 31, la présomption d'irresponsabilité disparaît. C'est par application de ces principes qu'au cas où une Compagnie a employé des wagons découverts, au cas où le tarif ne prévoyait pas l'emploi de wagons découverts, elle doit être déclarée responsable de l'avarie (1).

L'article 30 de la convention pose le principe de la responsabilité de la Compagnie au cas de perte totale; d'autre part, aux termes de l'article 33, « si la livraison n'a pas eu lieu dans les 30 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 ».

625. En cas d'avarie, de perte partielle ou totale, comment sera calculée l'indemnité? Elle doit être calculée, aux termes de l'article 34, d'après le prix courant des marchandises de mêmes nature et qualité au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué, en outre, les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

On a vu que, dans le trafic international, les Compagnies ont le droit d'appliquer leurs tarifs spéciaux. Les clauses d'allongement des délais sont admises, mais non celles qui entraînent une décharge de responsabilité, une renonciation à indemnité ou qui renversent la charge de la preuve de la faute en cas d'avarie (2).

En cas d'avarie, l'indemnité doit être égale au montant de la dépréciation.

Ce principe comporte deux exceptions :

a) L'indemnité peut être augmentée au cas de déclaration d'intérêt au moment de la livraison; il est alloué en ce cas des dommages-intérêts, qui ne peuvent dépasser

---

(1) Grenoble, 8 juin 1902.
(2) Trib. fédéral suisse, 7 avril 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la somme fixée par la déclaration, à charge, par l'ayant droit, d'établir l'existence et le montant du dommage.

b) Inversement, l'indemnité peut être réduite par une clause fixant forfaitairement le taux de l'indemnité, à condition que les tarifs spéciaux ainsi appliqués correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

3° *Fins de non-recevoir et prescription.* — 626. D'après l'article 26, la vérification au moment de la livraison doit être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu. Il convient donc de se reporter à l'article 106 du Code de commerce, pour les livraisons effectuées en France. Aux termes de l'article 44 de la Convention :

« I. 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.

« II. Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

« 1° Si l'ayant droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer;

« 2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à une des Administrations désignées comme responsables par l'article 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas quatorze jours, non compris celui de la réception;

« 3° En cas de réclamation pour défauts constatés, conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

« 4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

« *a*) La demande en constatation, faite au chemin de fer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ou au tribunal compétent, conformément à l'article 25, 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.

« *b*) L'ayant droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

« Si toutefois 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, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue au 4°.

« III. Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. 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.

« IV. Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance les colis non livrés en les désignant spécialement.

« V. Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit. »

627. Les règles concernant la *prescription* sont contenues dans l'article 45 qui est ainsi conçu :

« Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans, s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, n° 1. En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée. »

La convention de 1898 a ajouté les dispositions suivantes :

« 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. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures adressées au chemin de fer ou autorités supérieures ne suspendent pas la prescription. »

Enfin, l'article 46 stipule que les réclamations éteintes ou prescrites, conformément aux dispositions des articles 46 et 45, ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle, ni sous celle d'une exception.

4°. *Des actions.* — 628. Tout d'abord, aucune action n'est recevable tant que les délais de transport ne sont pas expirés; lorsque les délais sont expirés, l'action appartient à celui qui peut disposer de la marchandise. Si l'on se reporte à l'article 15, on constate que l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise en cours de route jusqu'à la livraison; la livraison une fois faite, la marchandise est à la disposition du destinataire. Il convient donc de reconnaître le droit d'action, soit à l'expéditeur, soit au destinataire, suivant que la livraison a été ou non effectuée.

629. Au point de vue passif, l'article 27 dispose « que 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 ». Ce même article ajoute :

« L'action, fondée sur le contrat de transport interna-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tional, ne pourra 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 les susdites Administrations. » Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés est éteint.

5° *Recours des Compagnies entre elles.* — 630. L'article 47 règle de la façon suivante les recours des Compagnies entre elles.

Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte ou dommage, en vertu des dispositions de la présente convention, aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si, dans l'espèce, une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés au 3°;

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Le paragraphe 10 des dispositions réglementaires détermine, suivant les mêmes principes, les règles de répartition entre les Administrations intéressées, des indemnités payées pour retards.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Article 4. — *Formalités en douane.*

631. Les transports internationaux nécessitent, aux stations frontières, l'accomplissement d'un certain nombre de formalités qui peuvent être effectuées, soit par des commissionnaires en douane, soit par les Compagnies, moyennant le paiement de taxes arrêtées par le ministre comme frais accessoires. Lorsqu'il y a expédition par lettre de voiture directe, en vertu de la convention de Berne, le monopole de ces opérations est réservé aux administrations de chemins de fer. Ce monopole ne leur a été que rarement reconnu en cas de tarifs communs avec les entreprises de navigation maritime (1).

632. Les opérations en douane peuvent nécessiter un pesage de la marchandise. Ce pesage n'est pas soumis aux mêmes règles que le pesage effectué gratuitement par la Compagnie au départ (2).

633. Elles peuvent également entraîner des délais assez longs. La jurisprudence admet que ces opérations suspendent les délais de livraison et qu'une Compagnie n'est pas responsable du retard provenant de l'accomplissement des formalités accomplies en douane (3).

Article 5. — *Colis-postaux internationaux.*

634. Le transport des colis postaux de France à l'étranger et vice versa a été réglé, d'une part, par les conventions internationales du 3 novembre 1880, du 4 juillet 1891, du 15 juin 1897 et du 26 mai 1906; d'autre part, par les lois en date des 3 mars 1881, 12 avril 1892, 14 août 1907, et par les décrets des 27 juin 1892, 5 septembre 1897, 28 août et 29 septembre 1907.

---

(1) V. *infra*, nos 917 et 918.
(2) Cass. civ., 7 novembre 1905.
(3) Paris, 9 décembre 1899.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La taxe afférente aux chemins de fer français et aux chemins de fer étrangers est fixée par les décrets précités. Chaque colis peut être assuré moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire.

La dimension et le volume des colis internationaux sont réglés par des règlements intérieurs, qui assujetissent les colis encombrants à une surtaxe.

Aux termes des règlements du 26 juin 1892 et du 15 juin 1897, chaque colis doit être accompagné d'un bulletin d'expédition et de déclaration en douane.

En ce qui concerne la responsabilité des Compagnies, en cas de perte ou d'avarie, aux termes de l'article 15 de la convention internationale du 26 mai 1906, il n'est dû qu'une indemnité forfaitaire de 25 francs, pour un colis ordinaire et le montant de la valeur déclarée pour un colis avec valeur déclarée.

Il n'est dû, dans le silence des conventions, aucune indemnité en cas de retard.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE VII

POUVOIR RÈGLEMENTAIRE ET DE POLICE

635. Nous étudierons dans le présent chapitre l'ensemble des moyens dont le Gouvernement dispose pour assurer le fonctionnement normal du service public des transports par voies ferrées. On englobe quelquefois, sous le terme unique de pouvoirs *de police*, tous les droits d'intervention réglementaire de l'État, en matière de chemins de fer. Nous pensons qu'il convient de laisser au mot *police* son sens étroit, relatif soit au bon ordre et à la sûreté des personnes, soit à la conservation du domaine public et d'étudier en lui-même, et tel qu'il résulte des textes, le pouvoir réglementaire beaucoup plus étendu que l'État s'est réservé, en matière d'exploitation de chemins de fer, en vue de la bonne marche du service et pour la satisfaction des besoins du public.

Nous examinerons successivement : 1° quels sont le fondement et l'étendue du pouvoir réglementaire que l'Administration possède en cette matière; 2° quelles sont les autorités investies de ce pouvoir; 3° quelles sont les sanctions applicables, en cas d'infraction aux dispositions législatives ou réglementaires qui ont été étudiées dans les trois chapitres précédents.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION PREMIÈRE

FONDEMENT ET ÉTENDUE DU POUVOIR RÉGLEMENTAIRE

§ 1er. — *Légalité des actes de l'autorité administrative.*

636. Les droits et les obligations de l'État et des Compagnies dérivent de deux sources : d'une part la convention et le cahier des charges, d'autre part les règlements. La ligne de démarcation entre les prescriptions réglementaires et les prescriptions contractuelles, n'a pas toujours été tracée avec toute la netteté désirable; certaines prescriptions, qui ont un caractère réglementaire figurent dans des cahiers des charges et inversement. Mais il importe avant tout de constater que les pouvoirs de réglementation exercés par l'État, quoique rappelés expressément par l'article 33 du cahier des charges, dérivent des lois du 11 juin 1842 et du 15 juillet 1845, et non du contrat.

L'article 9 de la loi du 11 juin 1842 dispose que 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.

L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 prévoit des ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la *police*, la *sûreté* et l'*exploitation* du chemin de fer.

637. Ce pouvoir de réglementation, que conserve l'État concédant, est de l'essence même du contrat de concession. Le service concédé demeure un service public. Il est inévitable que ses besoins varient au cours d'un siècle avec les transformations économiques et les progrès de la science. Le concessionnaire, lorsqu'il s'est chargé, moyennant une rémunération débattue, d'assurer le service pendant quatre-vingt-dix-neuf ans dans telles

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

conditions déterminées, n'a pu stipuler, et l'Administration n'a pu lui promettre qu'il serait juge des nécessités de l'intérêt public, aux lieu et place des autorités préposées par la loi à la gestion du service public.

« Le contrat lui-même peut prévoir que les besoins du service excéderont un jour les bases de l'accord financier, de l'équivalence financière et commerciale qu'il a consacrées. Mais si le contrat ne le prévoit pas, il faudra bien que l'intervention de l'État vienne suppléer à son silence. L'État ne peut pas se désintéresser du service public de transports une fois concédé. La concession représente une délégation, c'est-à-dire qu'elle constitue un mode de gestion indirect; elle n'équivaut pas à un abandon, à un délaissement. L'État reste garant de l'exécution du service vis-à-vis de l'universalité des citoyens. Il reste responsable de la sécurité publique qu'une exécution inhabile du service peut compromettre. Il reste responsable de l'ordre public, qu'une exécution incomplète ou maladroite peut troubler.

« L'État interviendra donc nécessairement pour imposer, le cas échéant, au concessionnaire, une prestation supérieure à celle qui était prévue strictement, pour forcer l'un des termes de cette équation financière qu'est en un sens toute concession, en usant non plus des pouvoirs que lui confère la convention, mais du pouvoir qui lui appartient en tant que puissance publique. Et quand il s'agit de services publics de transports, ce pouvoir n'est pas seulement le commandement vague, général, indéterminé, variable suivant les cas et les nécessités, qu'on appelle le pouvoir de police. C'est bien un droit de réglementation très précis, très défini, qui est conféré par des textes et repose sur des textes : l'article 9 de la loi du 11 juin 1842, l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (1). »

Dans ces lois « le législateur ne s'est pas borné à rap-

(1) Conclusions de M. Blum, commissaire du Gouvernement, dans l'affaire *min. des Trav. publ. contre C^ie générale française de tramways*, jugée par le Conseil d'État le 11 mars 1910; Leb. p. 216.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

peler qu'il appartenait au Gouvernement d'exercer, à propos des chemins de fer, les pouvoirs généraux de police dont il dispose pour assurer le maintien de l'ordre public, la sécurité et la sûreté de la circulation. Il a spécifié avec un grand luxe d'expressions, que le Gouvernement pourrait édicter toutes les mesures nécessaires pour assurer la conservation, la police et la sûreté, l'usage et l'exploitation du chemin de fer.

« Les injonctions adressées par l'État aux Compagnies auront des effets différents suivant qu'elles seront faites en vertu du cahier des charges ou en vertu des règlements.

« Dans le premier cas, la Compagnie devra porter son action devant le Conseil de préfecture, juge du contrat, pour lui demander d'interpréter le cahier des charges et de décider si les prescriptions du contrat l'obligent ou non à s'y conformer.

« Dans le second, quand l'État invoquera ses pouvoirs de police pour imposer aux Compagnies des obligations nouvelles, la légalité de ces prescriptions devra être examinée en elle-même, abstraction faite du contrat. C'est par la voie du recours pour excès de pouvoir que les Compagnies devront attaquer cet acte d'autorité. Le Conseil d'État aura à vérifier si, en édictant ces prescriptions, le Gouvernement s'est maintenu dans les limites tracées à son pouvoir réglementaire par les lois de 1842 et de 1845 (1). »

638. On ne serait pas fondé à se prévaloir de ce que la convention et le cahier des charges sont le plus souvent approuvés par une loi, pour soutenir que la violation de leurs dispositions constitue un excès de pouvoir. En pareil cas, en effet, l'acte du législateur ne constitue pas une loi à proprement parler, mais un acte adminis-

(1) Conclusions de M. Tardieu, commissaire du Gouvernement, sur les pourvois des grandes Compagnies, jugés par le Conseil d'État le 6 décembre 1907, Leb. p. 915. — V. également l'exposé des motifs de la loi du 5 décembre 1908, relative au raccordement des voies de fer avec les voies d'eau (*J. off.*, 1908; Ch. doc., S. O., p. 120).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tratif en forme de loi. « Il y a des actes administratifs qui sont faits non par le pouvoir exécutif, mais par les Chambres, à raison de leur importance ou de l'influence qu'ils peuvent avoir sur les finances de l'État et sur les intérêts généraux du pays. Parmi ces actes on peut distinguer : 1° des actes de puissance publique, tels que la déclaration d'utilité publique relative aux grands travaux exécutés par l'État; 2° des actes de gestion intéressant le domaine de l'État, tels que l'approbation donnée à des conventions financières passées en vue de services publics; 3° des actes de tutelle administrative. Toutes ces décisions sont de nature administrative et non législative; car elles ont pour but d'*appliquer la législation préexistante*, non de faire ou de modifier des lois. Presque toutes, d'ailleurs, se partagent entre le Gouvernement et les Chambres, d'après des distinctions qui sont souvent variées et qui ne dépendent pas de la nature de l'acte, mais seulement de son importance. A la vérité, ces actes sont faits en forme de lois et ils en portent le nom, mais la forme des actes n'en change pas la nature intrinsèque (1). » La convention et le cahier des charges n'ont, par conséquent, dans les rapports de l'État et du concessionnaire, qu'un caractère contractuel (2).

639. Il s'ensuit que les décisions prises en vertu du pouvoir réglementaire qui appartient à l'État ne sont pas entachées d'excès de pouvoir par cela seul qu'ellet imposent au concessionnaire des charges qui n'ont pu rentrer dans les prévisions des parties au moment de la conclusion du contrat. La Compagnie n'est donc pas fondée à se prévaloir d'une atteinte portée à la convention ou au cahier des charges pour demander l'annulation de ces décisions; une telle prétention soulève un débat sur le sens et la portée du contrat et c'est au Conseil de préfecture, juge du contrat, qu'il appartient d'apprécier

(1) Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, 2e éd., t. II, p. 16.

(2) V. *suprà*, n° 58.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les conséquences que doivent entraîner les mesures prescrites, au point de vue des droits et des obligations respectifs des parties.

640. La doctrine qui vient d'être exposée a été consacrée par plusieurs décisions récentes du Conseil d'État. Elle s'est affirmée pour la première fois, en matière de chemins de fer, dans un arrêt du 4 août 1905, rendu sur le pourvoi de la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, à l'occasion de mesures édictées par le Gouverneur général de l'Algérie en vue de réglementer la durée du travail et du repos des mécaniciens et chauffeurs et des agents des trains et des gares, dont le service peut intéresser la sécurité des trains ou des manœuvres.

641. Le Conseil d'Etat a confirmé cette jurisprudence le 6 décembre 1907, sur les pourvois formés par les grandes Compagnies contre le décret réglementaire du 1er mars 1901. Il a déclaré que les pouvoirs conférés au Gouvernement par les lois du 11 juin 1842 et du 15 juillet 1845 visent non seulement la sécurité, mais encore l'hygiène et la commodité des voyageurs, et, d'une façon générale, l'exploitation du chemin de fer. Il a en conséquence reconnu légales les nouvelles dispositions que le décret de 1901 a introduites dans l'ordonnance de 1846, et qui sont relatives à l'éclairage des tunnels, à l'hygiène publique et au travail des agents nécessaires à la sûreté de l'exploitation; — les dispositions imposant l'obligation du chauffer les voitures pendant la saison froide et permettant au ministre de fixer le minimum de place affecté à chaque voyageur; — la disposition donnant au ministre le droit de prescrire à toute époque, dans les horaires des trains, les modifications et additions qu'il juge nécessaires pour la sûreté de la circulation ou les besoins du public; — la disposition d'après laquelle, si les installations des gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la Compagnie d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le ministre devra prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

642. Le Conseil d'État s'est prononcé à nouveau dans ce sens à l'égard des chemins de fer d'intérêt local le 4 février 1910 (1), et à l'égard des tramways le 11 mars 1910 (2). « Considérant, porte ce dernier arrêt, que dans l'instance engagée par elle devant le Conseil de préfecture la Compagnie générale française des tramways a soutenu que l'arrêté du 23 juin 1903, par lequel le préfet des Bouches-du-Rhône a fixé l'horaire du service d'été, aurait été pris en violation de l'article 11 de la convention et de l'article 14 du cahier des charges, et que, faisant droit aux conclusions de la Compagnie, le conseil de préfecture a annulé ledit arrêté préfectoral; que la Compagnie, dans les observations qu'elle a présentées devant le Conseil d'État, a conclu au rejet du recours du ministre des Travaux publics par les motifs énoncés dans sa réclamation primitive; — considérant que l'arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône a été pris dans la limite des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 53 du règlement d'administration publique du 16 août 1881, pris en exécution des lois du 11 juin 1880 (art. 38) et du 15 juillet 1845 (art. 21), lesquels impliquent pour l'Administration le droit, non seulement d'approuver les horaires des trains au point de vue de la sécurité et de la commodité de la circulation, mais encore de prescrire les modifications et les additions nécessaires pour assurer, dans l'intérêt du public, la marche normale du service; qu'ainsi la circonstance que le préfet aurait, comme le soutient la Compagnie des tramways, imposé à cette dernière un service différent de celui qui avait été prévu par les parties contractantes ne serait pas de nature à entraîner, à elle seule, dans l'espèce, l'annulation de l'arrêté préfectoral du 23 juin 1903; que c'est par suite à tort que le Conseil

(1) Compagnie du chemin de fer métropolitain (10 décisions).
(2) Ministre des Travaux publics, c. Compagnie générale française des tramways.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de préfecture a, par l'arrêté attaqué, prononcé cette annulation; qu'il appartiendrait seulement à la Compagnie, si elle s'y croyait fondée, de présenter une demande d'indemnité en réparation du préjudice qu'elle établirait lui avoir été causé par une aggravation ainsi apportée aux charges de l'exploitation... »

643. Cette décision a une portée d'autant plus grande qu'elle constitue un revirement de jurisprudence. Le 23 janvier 1903, sur un pourvoi de la Compagnie des chemins de fer économiques du Nord, concessionnaire d'un réseau de tramways dans la Haute-Savoie, le Conseil d'Etat avait estimé qu'il fallait concilier les dispositions du règlement d'administration publique avec celles du cahier des charges; que le nombre de voyages imposé par le cahier des charges au concessionnaire constituait un élément contractuel, qui ne pouvait être modifié que par l'accord réciproque des parties; que la Compagnie était par suite fondée à soutenir qu'il n'appartenait pas au préfet de lui prescrire de mettre en service un nombre de trains supérieur à celui prévu par le cahier des charges.

644. Une des innovations les plus remarquables, introduite par le décret du 1er mars 1901, dans l'ordonnance de 1846, est la disposition qui prévoit que, si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la Compagnie d'assurer, dans les circonstances normales, la marche régulière du service, le ministre devra prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir (1). Cet article consacre le droit pour l'autorité concédante d'intervenir d'une façon directe dans la gestion du service concédé, afin que son fonctionnement ne cesse pas de donner satisfaction aux besoins en vue desquels le service a été créé.

645. Ne faut-il pas admettre, dans cet ordre d'idées, que le pouvoir réglementaire de l'État pourrait aller jus-

(1) Art. 65.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'à imposer au concessionnaire l'établissement de stations nouvelles sur des lignes ouvertes à l'exploitation?

La question ne se pose pas pour les Compagnies secondaires. L'article 9 de leurs cahiers des charges stipule en effet expressément que le ministre a le droit de prescrire, à toute époque, l'établissement de nouvelles haltes, stations ou gares dont l'utilité serait reconnue, après enquête spéciale, la Compagnie entendue.

Les cahiers des charges des grandes Compagnies ne contiennent aucune disposition sur ce point. Le Conseil d'État a décidé, à plusieurs reprises, qu'il n'appartenait pas au ministre d'imposer aux Compagnies la création de nouvelles gares, stations ou haltes en sus de celles dont le nombre et l'emplacement ont été déterminés lors de la construction du chemin de fer (1). Le motif sur lequel il s'est fondé est que, si les concessionnaires restent tenus, pendant toute la durée de la concession, de se conformer à toutes les mesures que l'Administration supérieure juge convenable de leur prescrire, dans l'intérêt du bon entretien du chemin de fer et de la sûreté de la circulation sur les voies ferrées, ils n'ont, en ce qui touche les travaux de construction des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent, d'autre obligation que celle d'exécuter ces travaux conformément aux plans approuvés par le ministre des Travaux publics dans les termes de l'article 3 du cahier des charges, sauf le cas où l'Administration s'est expressément réservé le droit de leur imposer des travaux supplémentaires.

La jurisprudence est, jusqu'à présent, fixée dans le même sens, lorsqu'il s'agit de la transformation d'une halte en station.

Il a même été jugé qu'une entente avec la Compagnie était nécessaire pour changer le nom d'une station (2).

---

(1) C. d'Ét. cont., 28 juin 1878, Cie du Nord; 24 novembre 1882, P.-L.-M.; Conseil d'État, trav. publ., 8 avril 1879. — Voy. dans le même sens, pour des chemins de fer d'intérêt local, Conseil d'État cont., 23 mai 1890, Société des chemins de fer économiques; 14 mai 1897, Société de constructions des Batignolles.

2) Conseil de préfecture de la Seine, 29 mai 1889, Cie du Nord;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

646. Ces solutions ne sont pas inconciliables avec la plus récente jurisprudence du Conseil d'État. Celui-ci les adopterait sans doute encore aujourd'hui, non par le motif que de telles décisions seraient contraires aux clauses du cahier des charges, mais parce qu'aucune disposition des règlements d'administration publique, édictés en exécution des lois de 1842-1845, ne confère au ministre des Travaux publics, le pouvoir de les prendre. Il en irait différemment, selon nous, si une disposition de cette nature figurait dans les règlements d'administration publique; elle ne nous paraîtrait pas excéder la délégation que le chef de l'État a reçue des lois précitées.

647. Cette délégation, si large qu'elle soit, a cependant des limites, qui lui sont tracées par les termes mêmes de la loi : police, sûreté, usage, conservation et exploitation du chemin de fer. Ces termes excluent notamment la détermination des lignes à construire et la fixation du prix de transport. Un décret qui donnerait au ministre le pouvoir d'imposer aux Compagnies l'exécution de lignes non comprises dans la convention, ou de modifier les tarifs sans suivre les règles stipulées par le cahier des charges, serait incontestablement entaché d'excès de pouvoir.

648. De même que le pouvoir réglementaire du chef de l'État ne peut s'exercer à l'encontre de la loi, celui du ministre et des préfets trouve sa limite dans les dispositions des règlements d'administration publique.

Les prescriptions qui ne seraient pas justifiées par les exigences du service, excéderaient ce pouvoir. C'est ainsi

---

C. d'Ét. cont., 11 mars 1898, min. Trav. publ. c. Cie du Nord « Considérant, porte cette dernière décision, qu'en l'absence de toute disposition de loi ou de règlement, les rapports de l'État avec les Compagnies de chemins de fer sont réglés par le cahier des charges des concessions; qu'aucune disposition législative ou réglementaire, n'autorise le ministre à soutenir qu'en vertu de ses pouvoirs généraux, et indépendamment de toute stipulation du cahier des charges annexé à la convention intervenue entre l'État et la Compagnie du chemin du Nord, il peut enjoindre à celle-ci d'attribuer le nom de Gouy à la halte de Gouy-Cahon... ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'à propos d'un chemin de fer d'intérêt local, le Conseil d'État a annulé des dispositions subordonnant à la délivrance d'une autorisation préfectorale l'engagement des agents de la Compagnie autres que les mécaniciens; — interdisant l'apposition d'affiches autres que des documents officiels ou des avis de service dans les locaux des stations; — soumettant à la formalité d'une estampille préalable l'affichage des documents officiels ou des avis de la Compagnie au public, même pour ceux n'ayant pas le caractère de règlement de service (1).

649. Les actes de l'Administration pourront également être annulés pour inobservation des formes réglementaires. Le ministre ne doit généralement intervenir dans l'exploitation du chemin de fer qu'après avoir entendu la compagnie ou après lui avoir adressé une mise en demeure restée sans effet (2). Des décisions prises sans l'accomplissement préalable de cette formalité seraient entachées d'excès de pouvoir (3).

650. Enfin, les actes du ministre et des préfets peuvent être viciés par un détournement de pouvoir, s'ils ont été pris en vue d'intérêts autres que ceux pour lesquels ce pouvoir a été institué. C'est ainsi que le Conseil d'État a annulé un arrêté préfectoral refusant à un entrepreneur de transports l'autorisation de faire entrer ses voitures dans la cour d'une station et n'ayant pour objet que d'assurer l'exécution d'un traité par lequel la Compagnie avait garanti à un entrepreneur de voitures publiques le droit d'être admis, à l'exclusion de tout autre entrepreneur de transports, dans la cour de ladite station, pour y recevoir et déposer les voyageurs (4); — un

---

(1) C. d'Ét. cont., 28 février 1908, Chemin de fer métropolitain de Paris, 1re et 3e esp.

(2) V. par exemple les articles 2, 15 et 65 de l'ord. 1846, mod. par le D. 1er mars 1901.

(3) C. d'Et. cont., 6 décembre 1907, Cie du Nord et autres, 3e esp. V. aussi C. d'Et. cont., 20 décembre 1895, Cie d'Orléans et autres, 1re esp.

(4) C. d'Et. cont., 25 février 1864, Lesbats.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

arrêté préfectoral n'autorisant un entrepreneur de voitures publiques, propriétaire d'un hôtel garni, à faire entrer ses omnibus dans la cour d'une gare, que sous la condition de desservir tous les trains et avec interdiction de recevoir dans ses omnibus, des voyageurs autres que ceux à destination de son hôtel (1).

§ 2. — *Droits du concessionnaire en cas d'atteinte portée à son contrat par l'exercice des pouvoirs de l'Administration.*

651. On a vu dans le paragraphe précédent que la violation d'une clause de la convention ou du cahier des charges par un acte réglementaire ou de police n'est pas, à elle seule, une cause d'annulation de cet acte. Il ne s'ensuit point que les clauses du contrat que l'État a souscrit, ne créent à sa charge aucune obligation. Elles ne peuvent sans doute paralyser l'exercice des prérogatives dont le Gouvernement est investi pour la gestion du service public; mais elles permettent au concessionnaire, d'échapper aux conséquences dommageables des mesures qui porteraient atteinte à leurs stipulations.

C'est ce droit qu'ont réservé les décisions du Conseil d'État de 1905, 1907 et 1910 rapportées précédemment (2). « L'esprit de cette jurisprudence est d'organiser, en somme, un double contentieux de la concession: le contentieux de la réglementation, ou plutôt de la légalité de la réglementation, dont la forme normale est le recours pour excès de pouvoir; et le contentieux du contrat, lequel comprend nécessairement l'examen des répercussions que la réglementation peut exercer sur l'économie du contrat. Le double contentieux correspond au double aspect, à la *double nature de la concession, qui*

(1) C. d'Et. cont., 7 juin 1865. Lesbats.

(2) C. d'Et. cont., 4 août 1905, C^ie de Bône-Guelma; 6 décembre 1907, C^ie du Nord et autres; 4 février 1910, C^ie du chemin de fer métropolitain; 11 mars 1910, min. des Trav. publ. c. C^ie générale française des tramways.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

est en un sens un agencement financier, à forme certaine, en un autre sens un mode de gestion d'un service public à besoins variables (1) ».

652. La réclamation que le concessionnaire portera devant le conseil de préfecture, pourra tendre, suivant les cas, à trois fins différentes. L'une, normale et pour ainsi dire de droit commun, consiste en l'allocation d'une indemnité. Les deux autres, exceptionnelles, sont l'annulation de la mesure prescrite et la résiliation du contrat.

En principe, le conseil de préfecture devra se borner à allouer une indemnité. Encore faudra-t-il que la mesure prescrite dépasse la limite de l'élasticité à laquelle le service doit se prêter naturellement, qu'elle introduise dans l'entreprise un élément de dépense qui n'avait pu entrer dans les prévisions des parties lors de la conclusion du contrat et qui ne trouve pas sa compensation dans un accroissement équivalent de recettes.

Exceptionnellement le conseil de préfecture pourra prononcer l'annulation de la mesure elle-même, si elle entraîne non une simple extension des charges de l'entreprise, mais un véritable bouleversement du contrat, si elle a en quelque sorte pour effet d'y substituer un contrat nouveau, résultat qui ne pourrait être régulièrement atteint que par voie de rachat. Le juge, qui a le droit d'annuler une déchéance injustement prononcée, doit avoir de même celui de maintenir le concessionnaire en jouissance de son contrat, par l'annulation d'un acte qui en dénaturerait la portée (2).

Pour le même motif le conseil de préfecture pourra

---

(1) Conclusions de M. Blum, commissaire du Gouvernement, dans l'affaire jugée par le Conseil d'État le 11 mars 1910, min. des Trav. publ. c. C^ie^ générale française des tramways, Leb., p. 216.

(2) L'arrêt précité du Conseil d'État du 11 mars 1910, en indiquant que l'aggravation des charges n'était pas de nature, *à elle seule dans l'espèce*, à entraîner l'annulation de la mesure attaquée, a par là même réservé, conformément aux conclusions du commissaire du Gouvernement, le cas exceptionnel où l'annulation pourrait être prononcée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

évidemment prononcer la résiliation aux torts de l'État, sur la demande du concessionnaire.

653. Le ministère des Travaux publics, qui a réussi à faire prévaloir ce système devant le Conseil d'État, l'a fait consacrer par le législateur au sujet du raccordement des voies de fer avec les voies d'eau. La loi du 5 décembre 1908 a étendu aux propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux, ainsi qu'aux concessionnaires d'un outillage public, et aux propriétaires d'un outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure, le droit d'embranchement reconnu aux propriétaires de mines ou d'usines dans les conditions stipulées par l'article 62 du cahier des charges; elle dispose en outre que des décrets rendus en Conseil d'État, les compagnies entendues, pourront, lorsque l'utilité en aura été reconnue après enquête, prescrire l'exécution des bassins et installations nécessaires pour assurer l'accès des bateaux dans les gares de chemins de fer. Mais l'article 3 de ladite loi réserve expressément le droit pour les compagnies, de réclamer une indemnité à raison du préjudice qui leur serait causé par l'application des dispositions nouvelles. Il résulte, d'ailleurs, des principes dégagés par la jurisprudence du Conseil d'État, que ces dispositions auraient pu tout aussi bien trouver place, dans un règlement d'administration publique, et que le droit éventuel des compagnies à une indemnité aurait été reconnu, même en l'absence d'un texte le leur réservant expressément (1).

SECTION II

AUTORITÉS INVESTIES DU POUVOIR RÉGLEMENTAIRE

654. Le pouvoir réglementaire en matière de chemins de fer est exercé par le Chef de l'État, par le ministre des Travaux publics et par les préfets.

(1) V. *infrà*, nos 1626 à 1630.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les pouvoirs de police des maires ne s'étendent pas à l'exploitation des chemins de fer; c'est ainsi que les arrêtés de police municipale fixant l'heure de la fermeture des cafés et débits de boissons ne sont pas applicables aux buffets des gares (1). Toutefois l'autorité municipale puise dans les lois des 16-24 août 1790, des 19-22 juillet 1791 et du 5 avril 1884, le droit de prendre, dans un intérêt exclusif de salubrité publique, des mesures de police applicables aux chemins de fer, dès lors que ces mesures ne sont pas inconciliables avec la réglementation particulière de ces voies de communication; est, par exemple, applicable à une usine électrique exploitée par une Compagnie de chemin de fer, un arrêté municipal interdisant de produire une fumée noire, épaisse et prolongée, pouvant infecter l'atmosphère et atteindre les habitations voisines (2).

§ 1er. — *Pouvoirs du Chef de l'Etat.*

655. Les lois du 11 juin 1842 (art. 9) et du 15 juillet 1845 (art. 21) ont remis au Chef de l'État le soin d'édicter, par voie de règlement d'administration publique, les mesures propres à assurer la police, la sûreté, l'usage, la conservation et l'exploitation des chemins de fer.

656. Comme on l'a vu dans un chapitre antérieur (exploitation technique), l'acte fondamental qui a réglé la matière est l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Entre 1846 et 1901, le pouvoir réglementaire du chef de l'État n'a porté que sur quelques points spéciaux : décret du 30 mars 1874, autorisant l'enlèvement des cendriers des locomotives en hiver sur certaines lignes; décret du 20 mai 1880, prévoyant à titre d'essai l'organisation de petits trains sans chauffeur ni fourgon; décret du

(1) Cass. 2 juillet 1870, S.71.1.40.
(2) Cass. 6 février 1909, S. 09.1.280.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

11 août 1883, interdisant l'usage du signal d'alarme sans motif plausible; décret du 23 janvier 1889, prohibant l'usage des roues en fonte dans les trains de voyageurs; décret du 9 mars 1889, relatif aux trains légers (1).

En 1901, un décret en date du 1er mars a modifié les titres I à IV et VI à VIII de l'ordonnance de 1846, suivant trois ordres d'idées différents : il a mis certaines dispositions techniques en harmonie avec les progrès réalisés depuis l'origine des chemins de fer; il a comblé la lacune qui existait dans le texte ancien relativement aux intérêts de l'hygiène publique; il a précisé et accentué les pouvoirs du ministre.

657. Pour contester la légalité de ce décret, les grandes Compagnies ont prétendu que le Chef de l'État avait épuisé son droit de réglementation générale par la publication de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Suivant elles, la délégation donnée au Gouvernement par le législateur disparaîtrait dès l'instant où le Chef de l'État aurait rempli sa mission; celui-ci pourrait sans doute compléter son premier règlement sur les points qui n'y ont pas été traités, mais il ne pourrait modifier les dispositions premières que s'il recevait du législateur une délégation nouvelle.

« Cette thèse est contraire tout à la fois à l'esprit général de la législation, au texte même des lois à interpréter et à la jurisprudence. Lorsque le législateur se décharge sur le Gouvernement du soin d'arrêter les mesures secondaires propres à régler les détails d'application des lois, c'est afin de rendre plus faciles dans la suite les corrections et les modifications dont les enseignements de l'expérience démontreraient la nécessité. Les lois se font laborieusement, difficilement. Les règlements sont infiniment plus souples, plus rapides à faire. Aussi est-il de pratique constante que le Gouvernement abroge, modifie, remplace les règlements d'administration publique aussi souvent qu'il

(1) Ce dernier décret a été abrogé par le décret du 1er mars 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le juge utile et sans nouvelle intervention du pouvoir législatif. — Spécialement dans la matière des chemins de fer, la loi du 11 juin 1842 a prévu non pas un, mais des règlements d'administration publique. Il est peu vraisemblable que, dès 1846, en présence d'un service aussi nouveau, aussi complexe que celui des chemins de fer, d'un service aussi susceptible de perfectionnements, le législateur ait entendu en fixer *ne varietur* la réglementation. Ce droit du Gouvernement de modifier les prescriptions primitives, la Cour de cassation l'a reconnu en termes exprès (1). Nous pensons donc que, quand le Chef de l'État reçoit, d'une disposition législative spéciale, mission d'assurer l'exécution d'une loi, son mandat n'est pas, en principe, épuisé par la promulgation du premier règlement d'administration publique fait en exécution de cette loi (2). »

La prétention des Compagnies a été condamnée par le Conseil d'État, dans sa décision du 6 décembre 1907, qui a reconnu la légalité du décret du 1er mars 1901.

§ 2. — *Pouvoirs du ministre.*

658. C'est au ministre qu'appartient dans la plupart des cas le pouvoir réglementaire. L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 prévoit que le ministre des Travaux publics donne son approbation aux arrêtés pris par les préfets pour l'exécution des ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

D'autre part, l'ordonnance du 15 novembre 1846 et le décret du 1er mars 1901 ont confié au ministre le soin de réglementer directement un grand nombre de points.

---

(1) Cass., 6 janvier 1848, D. 48.1.42.

(2) Conclusions de M. Tardieu, commissaire du Gouvernement, sur les pourvois des grandes Compagnies, affaire jugée par le Conseil d'Etat le 6 décembre 1907 (Leb., 1907, p. 915).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les attributions du ministre à cet égard ont été étudiées dans des chapitres antérieurs (1).

Sur les lignes où il est fait usage de l'énergie électrique pour la traction des trains, le ministre des Travaux publics peut autoriser des dérogations au décret du 1er mars 1901, lorsqu'elles sont justifiées par ce mode spécial de traction (2).

659. L'autorité du ministre ne revêt pas une forme unique et sacramentelle. Elle se traduit non seulement par des arrêtés et des décisions, mais encore par l'homologation des tarifs et par l'approbation des règlements de service des Compagnies.

660. Les Compagnies doivent soumettre leurs règlements de service à l'approbation du ministre des Travaux publics; celui-ci peut leur prescrire d'y appporter les modifications qu'il juge nécessaires (3). Ces règlements sont obligatoires non seulement pour la Compagnie, mais encore pour toutes les personnes qui empruntent l'usage du chemin de fer (4).

Les consignes ne constituent, au contraire, que des documents d'ordre intérieur. Elles s'adressent seulement aux agents de la Compagnie et ne s'imposent pas au public. Ce n'est pas le ministre qui les approuve; le directeur du contrôle de chaque réseau a été délégué d'une façon permanente à cet effet par l'arrêté ministériel du 26 octobre 1895. Toutefois, l'administration supérieure statue lorsque les consignes contiennent une dérogation aux règlements, lorsque la décision à intervenir comporte une autorisation de dépense ou lorsqu'il s'élève une difficulté entre la Compagnie et le contrôle.

---

(1) V. *supra*, ch. V (exploitation technique) et VI (exploitation commerciale).

(2) Art. 75 du règlement d'administration publique de 1846-1901.

(3) Ord. 1846, mod. en 1901, art. 56; cahier des charges, art. 33.

(4) Cah. des ch., art. 33; — Cass., 2 août 1905, S. 06.1.356; 8 décembre 1908, S. 09.1.215; 8 février 1909, S. 10.1.43.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 3. — *Pouvoirs des préfets.*

661. Le pouvoir réglementaire des préfets en matière de chemins de fer a sa source dans l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, qui frappe des mêmes peines les contraventions aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté ou l'exploitation du chemin de fer, et les contraventions aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances.

On a vu, au chapitre consacré à l'exploitation technique, diverses applications du pouvoir réglementaire des préfets, notamment en ce qui concerne le maintien du bon ordre dans les gares et leurs dépendances, et le classement des passages à niveau.

662. L'article 71 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 disposait que lorsqu'un chemin de fer traverserait plusieurs départements, les attributions conférées au préfet pourraient être centralisées, en tout ou en partie, dans les mains de l'un des préfets des départements traversés. Le Gouvernement, usant de cette faculté, avait institué, pour la plupart des lignes en exploitation, des préfets centralisateurs; mais on s'aperçut bientôt que cette pratique entravait la prompte expédition des affaires; les décisions par lesquelles la surveillance administrative à exercer sur divers chemins de fer avait été centralisée entre les mains de l'un des préfets des départements traversés, ont été rapportées par un arrêté ministériel du 15 avril 1850.

663. En vertu de ce texte, le contrôle et la surveillance des chemins de fer exploités par les Compagnies sont exercés directement par le ministre des Travaux publics, pour tout ce qui concerne le service de l'exploitation proprement dite, l'ensemble de la circulation, les mesures générales de police et de sûreté, l'application des tarifs, la surveillance des opérations commerciales et les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mesures générales d'intérêt public. Rentrent au contraire dans les attributions des préfets des départements traversés les mesures d'intérêt local concernant la conservation des bâtiments, ouvrages d'art, terrassements et clôtures, des abords des gares et stations, des passages à niveau, des ponts, rivières ou canaux traversant les chemins de fer, y compris la police des cours dépendant des stations, et en général toutes les questions relatives à l'exécution des titres I et II de la loi du 15 juillet 1845 (1). Des arrêtés-types ont été établis, à l'usage des préfets, par les soins du ministre des Travaux publics (2).

Chaque préfet prend, en outre, dans l'étendue de son département, les mesures nécessaires pour rendre exécutoires les règlements et instructions ministérielles concernant le public.

664. Les attributions dont l'ordonnance de 1846 a investi les préfets des départements sont exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort (3).

SECTION III

SANCTIONS DES RÈGLES RELATIVES A LA POLICE DES CHEMINS DE FER

§ I. — *Sanctions concernant le public.*

665. Les règles relatives à la police des chemins de fer sont établies, les unes dans l'intérêt de la conservation du domaine, les autres en vue de la régularité de l'exploitation. Dans le premier cas les infractions à la police des chemins de fer sont réprimées comme contraventions

(1) V. pour les détails la circ. 15 avril 1850, qui accompagne l'arrêté.

(2) V. par exemple pour la police des gares et de leurs dépendances ouvertes au public, le modèle d'arrêté annexé à la circulaire du 21 janvier 1908.

(3) Ord. 1846, mod. en 1901, art. 67.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de grande voirie, dont connaissent les conseils de préfecture; dans le second, elles sont sanctionnées par des peines dont l'application rentre dans les attributions des tribunaux judiciaires. Certains faits sont, d'ailleurs, de nature à tomber sous le coup de ces deux catégories de pénalités.

Article premier. — *Police de la voirie.*

666. On a vu dans un chapitre antérieur (1) que la loi du 15 juillet 1845 a soumis les propriétés riveraines des chemins de fer aux servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent l'alignement, l'écoulement des eaux, la distance à observer pour les plantations, et l'élagage des arbres plantés, le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières et sablières dans une certaine zone. On a vu également que la même loi avait créé, à la charge des riverains, des servitudes nouvelles en ce qui touche les constructions, les excavations, les dépôts de matières inflammables et d'objets non inflammables.

Elle a en outre déclaré applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire sur toute leur étendue le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (2). Cette disposition vise aussi bien les non-riverains que les riverains.

667. Le titre premier de la loi de 1845 se termine par un article ainsi conçu (3) :

« Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie. — Elles seront punies d'une

---

(1) V. *supra*, n° 162 et suiv.
(2) Art. 2.
(3) Art. 11.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

amende de 16 à 300 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront en outre condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes. A défaut par eux de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques. »

D'après la jurisprudence du Conseil d'Etat, les pénalités prévues par cet article ne se substituent pas à celles qu'ont édictées les textes anciens dans l'intérêt de la conservation des routes. La loi de 1845, en déclarant purement et simplement applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, rappelés par ses articles 2 et 3, en a, par cela même, maintenu toutes les dispositions, y compris celles fixant les pénalités encourues; c'est donc seulement aux contraventions nouvelles, prévues par les articles suivants, que s'applique le paragraphe 1er de l'article 11, portant qu'elles seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie; par suite, ces contraventions sont aussi les seules qui soient punies des amendes édictées par le paragraphe 2 du même article (1).

668. Les autres tombent sous le coup des textes qui répriment les contraventions semblables commises à l'égard des routes ou de leurs dépendances. Ces textes remontent, pour la plupart, à l'ancien régime et ont été maintenus en vigueur par la loi des 19-23 juillet 1791 (2), le Code pénal (3) et la loi du 23 mars 1842 (4).

---

(1) C. d'Ét. cont. 17 mars 1894, *min. des Travaux publics c. Lemoine.*

(2) Titre Ier, art. 29, § 2.

(3) Art. 484.

(4) Art. 1er.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ce sont notamment :

— L'arrêt du Conseil du 17 juin 1721 et l'ordonnance du 4 août 1731 (empiétements, comblement des fossés, fouilles, dégradations diverses, dépôts, distance des plantations);

— L'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759 (pacage des bestiaux) (1);

— L'arrêt du Conseil du 17 février 1765 (alignement);

— L'ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris en date du 17 juillet 1781 (écoulement des eaux).

Ces textes établissent des amendes arbitraires ou des amendes fixes assez élevées. En vertu de la loi du 23 mars 1842, les amendes fixes peuvent être modérées jusqu'au vingtième, eu égard au degré d'importance ou aux circonstances atténuantes des infractions, sans toutefois que ce minimum puisse descendre au-dessous de 16 francs; les amendes dont le taux était laissé à l'arbitraire du juge peuvent varier entre 16 et 300 francs.

Pour les carrières, l'article 32 des règlements locaux rendus sous forme de décrets en Conseil d'Etat, par application de l'article 81 de la loi du 21 avril 1810 modifiée par la loi du 27 juillet 1880, dispose que les contraventions qui auront pour effet de porter atteinte à la conservation des chemins de fer sont constatées, poursuivies et réprimées conformément aux lois sur la police de la grande voirie. Ces textes ne portent pas d'amende.

669. En outre de ces textes spéciaux, les chemins de fer sont protégés par la loi du 29 floréal an X, d'après

---

(1) Nous avons dit dans le chapitre de l'exploitation technique (voir *supra*, n° 192) que, par une interprétation singulièrement hardie de ce texte, le Conseil d'État est parvenu à en faire la base des condamnations prononcées contre ceux qui, par suite d'un défaut de surveillance, laissent des bestiaux pénétrer sur la voie ferrée; on a également vu que la question ne présente plus d'intérêt pratique depuis que le décret du 1er mars 1901, en revisant l'ordonnance de 1846, a introduit dans le nouvel article 57 une disposition qui atteint l'introduction *même involontaire* des bestiaux sur la voie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

laquelle toutes détériorations commises sur les grandes routes, sur les arbres qui les bordent, sur les fossés, les ouvrages d'art et les matériaux destinés à leur entretien constituent des contraventions de grande voirie. Mais cette loi n'édicte aucune amende. Le juge, lorsqu'il en applique les dispositions, ne peut condamner le contrevenant qu'à réparer le préjudice causé, à supprimer la cause du dommage et à supporter les frais du procès-verbal.

La loi du 29 floréal an X est inapplicable en l'absence de détériorations. On a vu précédemment que le fait de prendre des jours directs ou des accès sur une avenue de gare (1), et le fait d'y déverser des eaux pluviales (2), ne constituent pas des contraventions de grande voirie, lorsqu'ils ne causent aucune dégradation (3).

670. La jurisprudence admet que certaines circonstances peuvent effacer la contravention.

La dégradation d'une dépendance du chemin de fer ne constitue une contravention de grande voirie que si l'ouvrage endommagé a été établi avec l'autorisation de l'Administration (4).

L'introduction de bestiaux sur la voie n'est pas punissable, lorsque les animaux y ont pénétré à raison de l'ouverture irrégulière d'un passage à niveau (5), ou par suite d'un vice de la clôture du chemin de fer (solution de continuité, défaut d'entretien, non-conformité

---

(1) C. d'Ét. cont. 22 mai 1885, *min. des Trav. publ., c. Peyron.* Il y a, au contraire, contravention si le riverain, pour ménager un accès à sa propriété, a pratiqué une rampe dans le talus en déblai de l'avenue: C. d'Ét. cont. 1er février 1884, *min. des Trav. publ. c. Meuret.*

(2) C. d'Ét. cont. 22 mai 1885, *min. des Trav. publ. c. Peyron.* Il y a, au contraire, contravention si le déversement des eaux a causé des dégradations : C. d'Ét. cont. 13 décembre 1860, *Ricard.*

(3) V. *supra*, n° 160.

(4) V. notamment, pour le bris de clôture, C. d'Ét. cont. 10 janvier 1867, *Thiébaut*; 12 décembre 1884, *min. des Trav. publ. c. Forneret*; 22 mai 1885, *min. des Trav. publ. c. Peyron.*

(5) C. d'Ét. cont. 3 décembre 1886, *min. des Trav. publ.* 2e esp.; 16 mars 1888, *id*; 23 mars 1888, *id.*; 3 juillet 1889, *id.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la clôture avec le type déterminé par l'Administration) (1).

671. L'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 n'a pas pour effet d'étendre de plein droit aux chemins de fer les lois et règlements intéressant la conservation des routes et promulgués postérieurement à cette date. Notamment la loi du 30 mai 1851, sur la police du roulage, est, à défaut de disposition spéciale, inapplicable aux voies ferrées et à leurs dépendances (2).

672. Il n'entre pas dans le cadre de cette étude d'exposer les caractères généraux des contraventions de grande voirie. Nous rappellerons seulement que la juridiction des tribunaux administratifs en cette matière « se rattache étroitement à la police et à la conservation du domaine public; elle a pour but d'assurer l'intégrité de ce domaine, son affectation exclusive aux usages que la loi lui a assignés, la réparation des dommages qui lui sont causés. C'est pourquoi la législation de la grande voirie se préoccupe moins des personnes que des choses : à l'inverse de la législation pénale, dont l'objet essentiel est d'infliger des peines aux délinquants, elle tend avant tout à faire disparaître les conséquences matérielles de l'infraction. L'amende prévue pour les contraventions de grande voirie se rapproche beaucoup plus des amendes civiles ou fiscales que des amendes pénales : ces dernières sont le premier degré d'une véritable pénalité dont le degré supérieur est l'emprisonnement, et cela est vrai même pour les contraventions de simple police, qui sont toujours punies d'emprisonnement en cas de récidive. Au contraire, la répression des contraventions de grande voirie ne peut jamais être que pécuniaire. Il y a plus : l'amende n'est pas un élément nécessaire de la répression en matière de grande voirie. Un grand nombre de con-

(1) C. d'Ét. cont. 3 décembre 1886, *min. des Trav. publ.* 1re esp.; 14 novembre 1890, *id.*; 24 juin 1892, *id.*

(2) C. d'Ét. cont. 10 février 1888, *min. des Trav. publ.*; 9 mars 1888, *id.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

traventions ne la comportent pas; la loi du 29 floréal an X, qui est un des textes fondamentaux de la matière, ne la prononce pas : elle se préoccupe seulement d'assurer la cessation et la réparation des dommages causés au domaine public; là est le but essentiel de la répression, l'amende n'est qu'un accessoire très secondaire » (1).

673. Aussi la répression des contraventions de grande voirie atteint-elle directement des personnes qui ne pourraient encourir, d'après le droit commun, qu'une responsabilité civile et dérivée.

La jurisprudence du Conseil d'Etat admet que des condamnations pour contravention de grande voirie peuvent être prononcées contre des personnes morales (2).

D'autre part, à moins de disposition contraire dans les textes applicables, la répression de la contravention atteint à la fois celui qui en est matériellement l'auteur, et celui pour le compte duquel elle a été commise, c'est-à-dire celui qui devait profiter de l'acte d'où l'infraction est résultée : il en est alors présumé coauteur, quelquefois même auteur unique, et il doit par suite être condamné non seulement à la réparation du dommage, mais encore à l'amende (3).

674. L'existence de la contravention est indépendante de la bonne foi du prévenu, et la force majeure elle-même ne peut être invoquée comme excuse absolutoire que si elle a été la cause directe et unique du dommage (4).

---

(1) Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, 2e éd., t. II, p. 630.

(2) C. d'Ét. cont. 23 juillet 1841, *département du Loiret*; 27 décembre 1844, *Cte d'Orléans*; 14 juin 1851, *commune de Tournon*; 13 septembre 1864, *mines de Bouxwiller*; 23 novembre 1865, *commune de Hennebont*; 31 mars 1874, *Cte P.-L.-M.*; 13 mai 1887, *Chemins de fer du Nord-Est.* — Cf. *infra*, nos 694 et suiv.

(3) C. d'Ét. cont. 19 avril 1854, *Closménil*; 13 septembre 1864, *mines de Bouxwiller*; 30 mai 1879, *Fontaine*; 8 août 1885, *Lemoine*; 20 janvier 1888, *Marié*; 16 mars 1888, *min. des Trav. publ. c. Galis*; 7 août 1891, *Gogot.*

(4) C. d'Ét. cont. 7 février 1867, *Caillard*; 4 mai 1870, *Briday*;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

675. Les amendes de grande voirie ne sont pas soumises à la règle du non-cumul des peines. La jurisprudence du Conseil d'Etat à cet égard s'est inspirée moins de la jurisprudence judiciaire concernant les contraventions de simple police, que de la nature même des contraventions de grande voirie et des textes spéciaux à cette matière, qui, dans plusieurs cas, prévoient expressément le cumul des amendes (1).

676. Par application de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, le Conseil d'Etat décide que les amendes de grande voirie sont prescrites si le conseil de préfecture ne les a pas prononcées dans le délai d'un an à compter du jour où la contravention a été commise (2).

677. Les agents chargés de constater les contraventions aux lois et règlements de voirie applicables aux chemins de fer sont énumérés par l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845. Ce sont les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines, les conducteurs, gardes-mines (aujourd'hui contrôleurs des mines), agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'Administration et dûment assermentés. Il faut y ajouter les agents qui ont reçu compétence générale pour dresser des procès-verbaux de contraventions de grande voirie (3).

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'Administration et des Compagnies peuvent verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel

---

15 janvier 1875, *Beck*; 16 janvier 1875, *Johannesen*; 9 juin 1876, *min. des Trav. publ. c. Maryn*; 28 mai 1880, *min. des Trav. publ. c. Cie transatlantique.*

(1) C. d'Ét. cont. 23 juillet 1840, *Juestz*; 31 mars 1874, *Deligny* 4 août 1876, *Chemin de fer de Lille à Valenciennes.*

(2) C. d'Ét. cont. 13 mai 1836, *Pierre*; 13 avril 1842, *Guyard*; 3 août 1852, *Messager*; 8 mai 1874, *Boucher*; 9 août 1893, *min. des Trav. publ. c. Lhotellier.*

(3) V. L. 29 floréal an X, art. 2; D. 18 août 1810, art. 1er; D. 16 décembre 1811, art. 112; L. 23 mars 1842, art. 2.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ils sont attachés. La loi de 1845 étant antérieure à la constitution des grandes Compagnies, on admet généralement que le mot « ligne » doit être considéré comme synonyme de « réseau » (1).

Les commissaires de surveillance administrative qui, depuis la loi du 27 février 1850, sont, en qualité d'officiers de police judiciaire, sous l'autorité du procureur de la République, restent au contraire, au point de vue de la police de la voirie, sous les ordres des ingénieurs. C'est, en conséquence, à ces derniers et non aux procureurs, qu'ils doivent adresser les procès-verbaux constatant des contraventions de grande voirie (2).

678. Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article 23 de la loi de 1845 font foi jusqu'à preuve contraire (3).

679. Ils sont soumis à la formalité du visa pour timbre et de l'enregistrement en débet (4). L'omission de cette formalité, qui est étrangère à la substance de l'acte, ne les entache pas de nullité (5).

680. Ceux qui ont été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés doivent être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu de la contravention, soit de la résidence de l'agent (6).

---

(1) Pratiquement, les attributions des commissaires de surveillance administrative s'exercent dans les limites de circonscriptions fixées par l'Administration. Cf. la circ. 21 janvier 1853.

(2) L. 27 février 1850, art. 4.

(3) Il n'est donc pas nécessaire de recourir à l'inscription de faux pour en contester la véracité (Bordeaux 9 août 1887, sous Cass. 24 juin 1890, D. 91.1.439).

(4) L. 15 juillet 1845, art. 24.

(5) C. d'Ét. cont. 4 mars 1881, *min. des Trav. publ.*

(6) L. 15 juillet 1845, art. 24. Les autres agents ne sont pas astreints à cette formalité (Cf. pour les maires, C. d'Ét. cont. 7 avril 1864, *Chemin de fer de l'Ouest*; pour les conducteurs des ponts et chaussées, C. d'Ét. cont. 28 mai 1880, *min. des Trav. publ.* 1re esp.). Il doit en être de même, semble-t-il, pour les inspecteurs de l'exploitation commerciale, qui n'existaient pas en 1845, mais qui sont assimilés aux ingénieurs, dans la hiérarchie. Les commissaires de surveillance administrative sont également exemptés de la formalité de l'affirmation, par suite de leur qualité d'officier de police judiciaire (L. 27 fé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 2. — *Police de l'exploitation.*

681. Aux termes de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, « toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 francs. En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer un emprisonnement de trois jours à un mois ».

682. On remarquera que cet article ne vise pas expressément les décisions prises directement par le ministre; il semblerait, suivant son sens littéral, que les actes du ministre ne peuvent bénéficier des sanctions qu'il édicte, que lorsqu'ils ont été rendus exécutoires dans chaque département par un arrêté préfectoral. Mais une interprétation aussi restrictive serait manifestement contraire à l'intention du législateur; la rédaction de l'article 21 s'explique par l'organisation du contrôle, telle qu'elle existait en 1845; la surveillance du ministre ne s'exerçait pas directement, comme aujourd'hui, sur l'exploitation du chemin de fer. Dès l'année suivante, l'ordonnance du 15 novembre 1846 confiait au ministre le soin de régler un grand nombre de questions de détail. C'était, dès lors, interpréter sainement la loi de 1845 que d'attacher aux arrêtés ou décisions ministériels les sanctions pénales de l'article 21. L'autorité judiciaire n'a pas hésité à le faire (1).

---

vrier 1850; C. d'Ét. cont. 28 mai 1880, *min. des Trav. publ.* 2e esp.). Les agents assermentés des compagnies y restent, en définitive, seuls astreints.

(1) V. par ex. Cass. 27 octobre 1900, S. 01.1.56, la note et les renvois : « Attendu que le ministre des Travaux publics peut évidemment prendre, en cette matière spéciale, directement et personnellement, dans les limites fixées par la loi, les décisions que les préfets ne sont autorisés à prendre qu'avec son approbation; qu'ainsi l'art. 79 de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Elle y était invitée, d'ailleurs, par l'article 79 de l'ordonnance (1), qui dispose : « Seront constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent règlement, *aux décisions rendues par le ministre des Travaux publics* et aux arrêtés pris, sous son approbation, par les préfets, pour l'exécution dudit règlement .» Le Chef de l'État, qui n'avait pas reçu de la loi de 1845 délégation à l'effet d'établir des pénalités, aurait été assurément incompétent pour étendre la portée de l'article 21; aussi l'ordonnance de 1846 doit-elle être considérée non comme ayant ajouté à cet article une disposition nouvelle, mais simplement comme ayant précisé, sur ce point, la pensée du législateur.

683. D'après la jurisprudence des tribunaux judiciaires, les peines portées par l'article 21 de la loi de 1845 sanctionnent non seulement les règles relatives à l'exploitation technique des chemins de fer, mais encore celles qui concernent l'exploitation commerciale. Elles sont applicables, notamment, en cas d'infraction aux dispositions des tarifs dûment homologués (2).

Cette jurisprudence a suscité, dans la doctrine, de vives critiques. On a soutenu, en premier lieu, que le terme d' « exploitation », employé par l'article 21, ne pouvait viser l'exploitation commerciale; le titre III de la loi, où se trouve inséré cet article, est en effet intitulé : *Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer*, et aucun des onze autres articles dont il se

---

l'ordonnance du 15 novembre 1846 a pu légalement appliquer la même sanction pénale aux décisions du ministre des Travaux publics et aux arrêtés préfectoraux par lui régulièrement approuvés... »

(1) Numéroté 76 depuis la revision opérée par le décret du 1er mars 1901.

(2) V. notamment Cass. 16 décembre 1882, S. 83.1.433; 10 décembre 1897, S. 98.1.205; 27 octobre 1900, S. 01.1.56; 26 mai 1906, S. 1910·1.595; 18 octobre 1906, S. 08.1.111. 8 novembre 1907, S. 07.1.470; Grenoble, 7 juin 1900, S. 00.2.246 et les renvois.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

compose n'a trait à l'exploitation commerciale (1). — D'autre part, l'homologation administrative ne peut, dit-on, faire considérer les tarifs comme des arrêtés ministériels; un tarif est une convention dans laquelle le ministre stipule pour le public (2). — Enfin, pour trouver leur sanction dans l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, les décisions ministérielles doivent être prises en vue de l'exécution de l'ordonnance de 1846, avoir au moins leur germe dans un de ses articles; or, si l'article 44 de l'ordonnance interdit la perception d'aucune taxe de transport sans l'homologation du ministre des Travaux publics, cette disposition ne peut avoir d'autre conséquence que de rendre les Compagnies passibles des peines édictées par l'article 21 de la loi de 1845, dans le cas où elles percevraient des taxes non homologuées; elle ne saurait avoir pour effet d'exposer aux mêmes pénalités les voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui enfreindraient les clauses des tarifs (3).

Sans méconnaître la force de ces objections, nous ne les tenons pas pour décisives. Tout d'abord, la généralité même des mots « exploitation du chemin de fer », leur opposition avec ceux de « police » et de « sûreté », qui les précèdent, nous paraissent justifier l'interprétation qu'en a donnée l'autorité judiciaire. On a vu, au début du présent chapitre, que cette expression permet au Gouvernement d'édicter, par voie de règlement d'administration publique, toutes les mesures propres à assurer la marche normale du service, non seulement en vue de la sécurité et de la régularité des transports, mais encore en vue de la commodité du public (4). Le Chef de l'État n'a donc pas excédé ses pouvoirs en réglementant, dans le titre V de l'ordonnance du 15 novembre 1846, la percep-

(1) Cf. Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer en exploitation*, 4e éd., p. 26; Lyon-Caen, note sous Cass. 16 décembre 1882, S. 83.1. 433.

(2) Cf. Lyon-Caen, note précitée.

(3) Cf. Picard, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 653.

(4) *Supra*, nos 641 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion des taxes et des frais accessoires. — Nous avons eu déjà l'occasion, en étudiant la nature juridique du cahier des charges, d'exprimer l'avis que les règles relatives à l'organisation d'un service public concédé, bien qu'établies d'accord entre l'État et le concessionnaire, ont, vis-à-vis des administrés, le caractère d'actes émanés de la puissance publique (1). Le cahier des charges prévoit sans doute les conditions dans lesquelles doivent être fixés et modifiés les tarifs, et il a, entre l'État et la Compagnie, la valeur d'un contrat; mais il ne nous semble pas exact de dire que le ministre stipule pour les usagers du chemin de fer, lorsqu'il approuve, par application du cahier des charges, les clauses d'un tarif; il assure alors, en réalité, le fonctionnement d'un service public, et la forme spéciale que revêt sa décision, à raison du fait qu'il s'agit d'un service concédé, n'en modifie pas la nature au regard du public. — Enfin, s'il est vrai qu'aucune disposition de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ne charge expressément le ministre du soin d'arrêter les clauses des tarifs conformément aux propositions des Compagnies, plusieurs articles de son titre V font du moins allusion aux attributions qu'il possède en cette matière (2), de telle sorte qu'il semble permis de dire, sans forcer à l'excès le sens des mots, qu'en homologuant un tarif, le ministre pourvoit à l'exécution de l'ordonnance de 1846 (3).

684. Plus délicate encore est la question de savoir si l'article 21 de la loi de 1845 sanctionne les infractions commises par le public aux règlements de service établis par les Compagnies et approuvés par le ministre des Travaux publics. Cette difficulté n'a pas encore été tranchée nettement par la jurisprudence (4). Nous inclinons à penser que l'article 21 est applicable dans cette hypo-

(1) *Supra*, n° 59.
(2) Art. 44, 46, 47, 49.
(3) Par contre, la rédaction des décisions de l'autorité judiciaire nous paraît critiquable en tant qu'elle porte que les tarifs de chemins de fer ont « force de loi ». Cf. *supra*, n° 59.
(4) V., à titre d'indication des tendances de la jurisprudence, Cass. 4 août 1870, S .71.1.259; Amiens, 22 octobre 1896, D. 97.2.317.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

thèse, si les dispositions considérées ont fait l'objet d'une publication officielle, par voie d'affiches par exemple.

685. L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 dénomme les infractions qu'il prévoit « contraventions »; il les punit néanmoins de peines correctionnelles. Il en résulte qu'elles ressemblent, par certains traits, à des contraventions de simple police et, par d'autres, à des délits.

686. Comme en matière de contraventions, l'intention frauduleuse n'est pas un élément constitutif de l'infraction. La matérialité de l'acte suffit, pourvu qu'il soit volontaire (1). La circonstance que des renseignements erronés ont été fournis par les employés du chemin de fer ou que des autorisations contraires aux tarifs ont été données par les agents de la Compagnie ne peut mettre obstacle à l'application des sanctions pénales encourues par ceux qui ont contrevenu aux règlements ou aux dispositions des tarifs (2).

687. A tous autres points de vue, la jurisprudence assimile aujourd'hui ces infractions à des délits.

En cas de conviction de plusieurs contraventions à la police des chemins de fer, la peine la plus forte est seule appliquée (3).

L'action publique se prescrit par trois ans (4).

Les complices sont passibles des mêmes peines que l'auteur principal, par application des articles 59 et suivants du Code pénal (5).

---

(1) Cass. 12 avril 1889, S. 90.1.428; 10 décembre 1897, D. 99.1.492; 8 novembre 1907, S. 07.1.470; Pau, 29 mai 1886, S. 87.2.64 et la note.

(2) Grenoble, 15 décembre 1898, S. 99.2,267 et la note.

(3) Angers, 27 août 1866, S. 67.2.158; Paris, 28 février 1868, S. 68.2.72; Riom, 14 mai 1883, S. 84.2.28; Cass. 5 janvier 1907, S. 10.1.161; 1er février 1908, S. 10.1.166; 31 octobre 1908, S. 10.1.595. — Ces arrêts sont contraires à la jurisprudence primitive de la Cour de cassation (V. Cass. 2 mai 1873, S. 73.1.342; 27 janvier 1883, S. 85.1.403.)

(4) Toulouse, 7 février 1889. D. 90.2.259.

(5) Trib. civ. Seine, 26 mars 1890, S. 90.2.118; Paris, 7 mai 1890, D. 91.2.33 et la note; Caen, 22 mai 1890, S. 91.2.13; Bordeaux, 11 mars 1891, S. 91.2.164. — La jurisprudence s'était antérieurement prononcée en sens contraire : Cass. 7 avril 1870, S. 71.1.258; Caen, 9 mai 1877, S. 78.2.49.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le juge compétent est le tribunal correctionnel.

688. En outre de ces contraventions, qui ont, comme on vient de le voir, une physionomie très spéciale, la loi du 15 juillet 1845 punit comme crimes ou comme délits un certain nombre de faits de nature à compromettre la sûreté de la circulation sur les chemins de fer (1). Nous signalerons notamment l'article 19, relatif aux accidents, causés involontairement par suite de maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements; l'article 25, punissant des peines appliquées à la rébellion, toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer dans l'exercice de leurs fonctions.

689. En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la loi du 15 juillet 1845 ou par le Code pénal, la peine la plus forte doit être seule appliquée. Toutefois, les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite peuvent être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive (2).

690. L'article 463 du Code pénal, relatif aux circonstances atténuantes, est applicable aux condamnations prononcées en exécution de la loi de 1845 (3).

691. Les règles relatives à la constatation des infractions prévues par la loi de 1845 ont été déjà étudiées à propos de la police de la voirie (4).

L'article 23 de la loi indique quels sont les agents qualifiés pour dresser des procès-verbaux. Les commissaires de surveillance administrative sont ceux qui ont le plus souvent à verbaliser. Leurs attributions, à ce point de vue, sont déterminées par la loi du 27 février 1850. Ils ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et leurs

---

(1) Art. 16 à 19, 25; Cf. également l'art. 434 du C. pén., mod. par la L. 13 mai 1863.
(2) L. 15 juillet 1845, art. 27.
(3) Art. 26.
(4) *Supra*, n°s 677 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire. Ils sont, en cette qualité, sous la surveillance du procureur de la République et lui adressent directement leurs procès-verbaux. Ils doivent en outre adresser aux ingénieurs un original des procès-verbaux constatant des infractions aux règlements d'exploitation; les ingénieurs transmettent leurs observations, dans la huitaine, au procureur de la République (1).

692. L'instruction des accidents, *au point de vue pénal*, est de la compétence de l'autorité judiciaire. L'ordonnance de 1846 dispose à ce sujet, que, lorsqu'il se produira un fait de nature à donner ouverture à l'action publique, et en tout cas s'il y a mort ou blessures, avis devra en être transmis au procureur de la République (2).

Une circulaire du ministre des Travaux publics, en date du 15 avril 1850, impose aux commissaires de surveillance administrative l'obligation de dresser procès-verbal des accidents ayant entraîné mort ou blessures. La même obligation résulte pour eux de la loi du 27 février 1850 en ce qui concerne les infractions aux règlements. Ce sont ces procès-verbaux qui servent aux fonctionnaires du contrôle pour l'établissement des avis à adresser au parquet.

A raison des difficultés que la recherche des responsabilités est de nature à présenter pour les magistrats, les ingénieurs du contrôle doivent fournir au parquet tous les renseignements de fait dont il peut avoir besoin; mais ils ne jouent pas le rôle d'experts et n'ont pas à formuler de conclusions.

Les services de contrôle doivent adresser au ministre les états des suites judiciaires qui concernent, soit des accidents de train (déraillements et collisions), soit des accidents ayant donné lieu à une divergence d'opinion entre l'autorité judiciaire et les ingénieurs sur une question de principe (3).

---

(1) Cf. arr. min. et circ. 15 avril 1850; Voir également *infrà*. n^{os} 1061 à 1067.

(2) Art. 55, mod. en 1901.

(3) Circ. 7 mars 1899 et 21 janvier 1909.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 2. — *Sanctions concernant les Compagnies et leurs agents.*

Article premier. — *Sanctions pénales.*

693. En ce qui touche les sanctions pénales dont le Gouvernement dispose envers les Compagnies, il faut distinguer les contraventions de grande voirie et les infractions dont la répression appartient aux tribunaux judiciaires.

694. Les Compagnies de chemins de fer peuvent être poursuivies devant les conseils de préfecture à raison des contraventions commises par leurs agents aux lois et règlements sur la grande voirie. C'est ainsi que le Conseil d'État a fait application des dispositions de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 à une Compagnie qui, pour l'exécution de ses travaux, avait dégradé une chaussée établie par l'État le long d'une rivière navigable et flottable pour le service de la navigation et du halage (1); — à une Compagnie qui avait déposé le long du contre-fossé d'un canal de navigation, des déblais, dont l'éboulement avait ensuite obstrué partiellement le contre-fossé (2).

695. D'autre part, le titre II de la loi du 15 juillet 1845 renferme des dispositions spéciales aux contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers des chemins de fer.

D'après ces articles, le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer, qui contrevient aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes nationales ou départementales et des chemins vicinaux, ou le libre écoulement des eaux, est passible d'une amende de 300 à 3,000 francs.

---

(1) C. d'Ét. cont. 27 décembre 1844, *Cie d'Orléans.*
(2) C. d'Ét. cont. 13 mai 1887, *Chemins de fer du Nord-Est.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Procès-verbal de la contravention est dressé, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes-mines (aujourd'hui contrôleurs des mines) et piqueurs dûment assermentés. Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, sont notifiés administrativement au concessionnaire ou fermier par les soins du préfet, et transmis, dans le même délai, au conseil de préfecture du lieu de la contravention.

L'Administration peut prendre immédiatement toutes les mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie. Les frais qu'entraîne l'exécution de ces mesures sont recouvrés contre le concessionnaire ou fermier par voie de contrainte, comme en matière de contributions directes.

696. Ces dispositions n'ont pas reçu des applications fort nombreuses. On peut citer, à titre d'exemples puisés dans la jurisprudence du Conseil d'État :

Le cas d'une Compagnie qui avait fait procéder à la rectification d'un chemin vicinal donnant accès à une station, sans que le tracé de cette voie et les conditions de son établissement eussent été arrêtées par l'Administration supérieure, d'accord avec les ingénieurs du service ordinaire du département, contrairement aux prescriptions de la décision ministérielle approuvant le projet de création de la gare (1);

Le cas d'une Compagnie qui avait : 1° posé des rails en saillie sur des passages à niveau; 2° négligé de munir de barrières et de gardiens, pendant la circulation des trains de ballast, divers passages à niveau; 3° négligé de présenter le projet des travaux destinés à assurer l'écoulement des eaux et la viabilité de diverses voies de communication traversées par le chemin de fer; 4° omis de construire sous une route départementale, latéralement à la voie ferrée, un aqueduc prescrit par le préfet (2).

---

(1) C. d'Ét. cont. 31 mars 1874, *P.-L.-M.*
(2) C. d'Ét. cont. 4 août 1876, *Chemin de fer de Lille à Valenciennes*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'inobservation d'un arrêté ministériel réglant la manœuvre d'un pont tournant sur une rivière pourrait constituer également une contravention à l'article 12 de la loi de 1845 (1).

697. Les caractères généraux des contraventions de grande voirie et les conséquences qui en dérivent ont été exposés plus haut. Nous n'y reviendrons pas (2).

698. L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, frappant de peines correctionnelles les contraventions aux règlements d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer ou aux décisions administratives prises en exécution de ces règlements, vise aussi bien les agents des Compagnies que le public.

Mais ces sanctions ne peuvent atteindre la Compagnie elle-même. En effet, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation, on ne peut poursuivre devant les tribunaux de répression que des êtres réels, sur lesquels une peine est susceptible de porter; une société commerciale, être moral, n'encourt qu'une responsabilité civile (3).

699. Les inconvénients que cette jurisprudence pourrait présenter en pratique sont atténués par le fait que ce n'est pas seulement l'auteur matériel de l'infraction qui peut être déféré aux tribunaux : ce sont

---

Cf. les arrêts antérieurs, cités en note, sous cette décision, dans *Leb.* p. 783.

(1) C. d'Ét. cont. 9 novembre 1877, *Cie du Midi.*

(2) V. *Supra*, nos 672 et suiv.

(3) Cass. 10 mars 1877, S. 77.1.336; 17 décembre 1891, S. 92.1.168; 6 avril 1894, S. 94.1.376. — Un projet de loi a été présenté par M. Baudin, ministre des Travaux publics, en 1899, et une proposition de loi par M. Castillard, député, en 1906, à l'effet de rendre les Compagnies de chemins de fer passibles de peines correctionnelles V. *J. off.* 1899 Ch. Doc. S. E. p. 56; 1906 Ch. Doc. S.E., p. 33). Il existe d'ailleurs, dans notre législation, plusieurs cas où des pénalités peuvent être encourues par des personnes morales; Cf. notamment : LL. 6 août 1791, tit. XIII, art. 20, 4 germinal an II, tit. III, art. 8, 28 avril 1816, art. 56, en matière de douanes; Arr. 27 prairial an IX en matière de postes; L. 1er germinal an XIII, art. 35, sur les droits réunis; L. 21 avril 1810, tit. X, sur les mines; Code forestier, art. 28, 45, 46, 82, 147, 192; D. 9 janvier 1852, art. 12, sur la pêche cotière; L. 24 juillet 1867, art. 64, sur les sociétés.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aussi ses supérieurs hiérarchiques. Car, si en principe nul n'est passible de peines qu'à raison de son fait personnel, la responsabilité pénale peut cependant naître du fait d'autrui dans le cas exceptionnel où certaines obligations légales imposent le devoir d'exercer une surveillance et une action directes sur le service d'un auxiliaire ou d'un subordonné (1).

700. Il résulte des termes mêmes de l'article 21 qu'il ne peut être appliqué pour sanctionner des clauses du cahier des charges qui ne sont pas reproduites dans le texte de l'ordonnance de 1846-1901 ou dans celui des décisions ministérielles et des arrêtés préfectoraux pris pour l'exécution de cette ordonnance. D'autre part, le cahier des charges ne peut être assimilé à un règlement de police, dont l'inobservation tomberait sous le coup de l'article 471-15° du Code pénal. Considéré en lui-même, il n'est susceptible d'aucune sanction pénale (2).

Certains auteurs ont cependant proposé de reconnaître au cahier des charges le caractère d'un règlement au sens de l'article 471-15°, par le motif que les prescriptions qu'il contient ont été légalement édictées dans l'intérêt général. Ils invoquent, en faveur de leur opinion, la jurisprudence relative aux permissions d'usines hydrauliques et celle qui concerne les cahiers des charges pour les services municipaux de l'arrosage des voies publiques et de l'enlèvement des boues et immondices (3).

Ces arguments ne sont pas pertinents. Lorsque l'État traite avec un concessionnaire pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer, il n'use pas du droit d'injonction qui lui appartient en tant que puissance publique; il conclut un contrat. Entre les deux parties qui l'ont signé, le cahier des charges tire sa valeur juridique de l'assentiment que chacune d'elles a donné à ses

---

(1) Cass. 26 juillet 1872, D. 72.1.285; 30 décembre 1892, D.94.1.364; 19 avril 1894, S. 94.1.301.

(2) Cass. 10 mai 1844, S. 44.1.458, 1er et 2e espèce; 2 mai 1873, S. 73.1.342.

(3) Cf. notamment Lamé Fleury, *Code annoté des Chemins de fer*, 4e éd., p. 290.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dispositions. Il ne s'impose donc pas à la Compagnie comme un acte réglementaire (1). Les représentants de l'État exercent au contraire un véritable pouvoir de police, lorsqu'ils fixent les conditions d'une permission d'usine hydraulique. Quant aux arrêts relatifs aux cahiers des charges de certains services municipaux, ils peuvent s'expliquer par les particularités que présentait la rédaction de ces documents (2).

701. Les agents et employés du chemin de fer peuvent tomber sous le coup des pénalités établies tant par l'art. 21 du 15 juillet 1845, pour contraventions aux règlements, que par les articles 16 à 19 et par l'article 25 de ladite loi à l'occasion de différents actes dangereux pour la sécurité de la circulation.

De plus, l'article 20 édicte contre tout mécanicien ou conducteur garde-frein, qui abandonne son poste pendant la marche du train, un emprisonnement de six mois à deux ans (3).

702. On se reportera au paragraphe précédent pour ce qui concerne la constatation des infractions et les suites pénales des accidents (4).

Article 2. — *Sanctions non pénales.*

703. Le cahier des charges donne à l'Administration la faculté de pourvoir d'office aux travaux d'entretien, si le chemin de fer, après achèvement, n'est pas constamment entretenu en bon état. Le montant des avances faites

---

(1) Cf. *supra*, n° 59.

(2) V. Cass. 13 décembre 1890, S. 91.1.496; 19 avril 1894, S. 94.1.301. Dans ces affaires, un article exprès du cahier des charges soumettait le concessionnaire aux peines portées soit par l'art. 471-3°, soit par l'art. 471-15°, en cas d'irrégularité ou d'omission dans l'exécution du service.

(3) En cas de collision, le fait de sauter à terre au moment où le choc est devenu inévitable, ne constitue pas l'abandon de poste prévu par cet article (Cass. 27 juin 1876, S. 77.1.79).

(4) V. *Supra*, n°s 691 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par l'Administration est recouvré sur la Compagnie au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet (1).

704. Le décret-loi du 27 mars 1852 déclare le personnel actif des Compagnies soumis à la surveillance de l'Administration, et donne à celle-ci le droit de requérir la révocation de ces agents, les Compagnies entendues.

705. L'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 rappelle que 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, les directeurs ou les agents employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

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

706. Enfin, en cas de manquement grave aux obligations imposées par le cahier des charges, la Compagnie peut être déchue de sa concession. Cette mesure fera l'objet d'une étude détaillée dans un chapitre ultérieur (2). Nous rappellerons seulement qu'elle est notamment stipulée pour le cas où la Compagnie ne commence ou ne termine pas les travaux dans les délais convenus (3); pour le cas où elle n'entretient pas le chemin de fer en bon état (4); pour le cas où, ayant suspendu l'exploitation, elle ne la reprend pas après trois mois de séquestre (5).

---

(1) Cahier des charges, art. 30.
(2) V. *infra*, ch. XIII.
(3) Cahier des charges, art. 38-39.
(4) *Ibid.*, art. 30.
(5) *Ibid.*, art. 40.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE VIII

CONDITIONS FINANCIÈRES DES CONCESSIONS

SECTION PREMIÈRE

ASSOCIATION FINANCIÈRE DE L'ÉTAT ET DES GRANDES COMPAGNIES

707. Le régime des chemins de fer d'intérêt général repose sur une association financière étroite de l'État et des Compagnies.

Il eût été impossible de trouver des Compagnies sérieuses acceptant de se charger, à leurs risques et périls, de la construction et de l'exploitation de l'ensemble des lignes qui composent notre réseau ferré; trop peu de ces lignes possèdent en effet un trafic assez considérable pour rendre viable une telle entreprise.

Aussi, soit dans le but d'obtenir en faveur du public des tarifs modérés, soit en vue de permettre la construction de lignes traversant les régions les plus pauvres et par là même très peu productives, l'État est-il venu participer aux dépenses de premier établissement au moyen de subventions.

Indépendamment des avantages particuliers qu'elle procure aux individus, la bonne organisation des voies ferrées a une répercussion directe sur l'accroissement des débouchés commerciaux et industriels et le développement de la prospérité générale. Elle présente, en outre, la plus grande importance au point de vue de la défense nationale. Il est donc juste de faire supporter par le budget, c'est-à-dire par l'ensemble des contribuables, une part

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des dépenses qui sont indistinctement pour eux une source de richesse ou une garantie de sécurité.

Mais, en raison des aléas multiples de la construction et de l'exploitation d'un réseau de voies ferrées, il est difficile de savoir quel montant doivent atteindre les sacrifices de l'État, pour n'être ni excessifs ni insuffisants. L'Etat a pensé que le meilleur moyen de les proportionner exactement aux besoins était de donner à son intervention la forme de la garantie d'intérêt; dans le cas où les bénéfices procurés par l'exploitation seraient insuffisants pour assurer un intérêt déterminé aux capitaux engagés dans l'entreprise, il s'est engagé à parfaire la différence.

Les sacrifices financiers de l'État ne sont, d'ailleurs, pas sans contre-partie, car, sans parler des avantages très sérieux que le cahier des charges assure aux services publics, l'État lui-même est devenu l'associé des Compagnies, en stipulant à son profit une part dans les bénéfices qu'elles peuvent réaliser; la collectivité trouve dans cette participation, par une juste réciprocité, une certaine compensation des charges qu'elle supporte.

708. L'association financière de l'Etat et des Compagnies de chemins de fer revêt donc trois formes qu'il convient d'étudier successivement :

1° Les subventions;
2° La garantie d'intérêt;
3° Le partage des bénéfices.

§ 1er. — *Subventions.*

Les subventions peuvent se présenter sous trois aspects distincts. Elles peuvent être données soit en terrains, soit en travaux, soit en argent; quelle que soit la forme qu'elles revêtent, leur but est le même : c'est de permettre, aux termes d'un avis du Conseil d'État, « de réduire les capitaux à engager par le concessionnaire à une somme susceptible de trouver sa rémunération dans les produits nets de l'entreprise ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE PREMIER. — *Subventions en terrains.*

709. Dans un certain nombre de conventions, l'État a pris à sa charge la fourniture de tout ou partie des terrains. La raison de cette forme de participation est d'amener les jurys d'expropriation à se montrer, dans l'allocation des indemnités, plus modérés que lorsqu'ils se trouvent en présence des Compagnies, en qui ils ne voient que des entreprises financières.

Dans le régime de la loi du 11 juin 1842, c'était l'Etat qui se chargeait des acquisitions de terrains avec le concours des départements et localités intéressés. Sous le régime des conventions de 1883, l'obligation, pour lui, de fournir les terrains a un caractère général sur les deux réseaux (Midi et Orléans) pour lesquels il exécute lui-même les travaux de construction. C'est ce que spécifie la convention du 9 juin 1883 passée avec la compagnie du Midi, dont l'article 7 décide : « L'État exécutera lui-même les travaux d'infrastructure..., c'est-à-dire l'acquisition des terrains... »

La convention du 28 juin 1883 avec la compagnie d'Orléans avait prévu l'acquisition des terrains par la Compagnie (art. 8 § 3). Mais ce paragraphe a été modifié et rédigé comme dans la convention précédente par celle du 17 mai 1886, approuvée par la loi du 21 décembre 1887.

710. Un exemple de subvention spéciale en terrains se trouve donné par la convention du 26 mai 1883 avec la Compagnie P.-L.-M. Aux termes de l'article 4, dans le cas où le Gouvernement opterait en faveur d'un tracé par l'intérieur des terres pour la ligne de La Joliette à l'Estaque, concédée par la convention du 1er mai 1863, la Compagnie aurait droit à des compensations en raison de l'excédent des dépenses par rapport aux plans déjà approuvés. L'État devait, dans ce cas, abandonner gratuitement à la Compagnie les terrains lui appartenant et nécessaires à l'exécution des travaux; il devait payer la moitié des terrains acquis ou à acquérir dans le même

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

but, y compris une partie du sol des abattoirs municipaux que la ville de Marseille s'était engagée à céder à l'Etat moyennant 1,500,000 francs. L'État devait également obtenir de la Ville l'abandon gratuit du sol des rues et places nécessaires à l'exécution des travaux et de leurs dépendances. Enfin, il devait rembourser à la Compagnie les droits de mutation qu'elle justifierait avoir soldés pour les acquisitions de terrains déjà faites en vue de l'exécution des travaux (1).

Article 2. — *Subventions en travaux.*

711. Un des modes de subvention les plus fréquemment employés par l'État est celui par lequel il prend à sa charge tout ou partie des travaux, soit qu'il en assume l'exécution matérielle soit qu'il en rembourse la dépense aux Compagnies qui les exécutent.

Il serait sans intérêt d'étudier séparément ces deux modalités de subventions qui ne diffèrent en réalité qu'au point de vue de l'exécution technique et non de l'imputation définitive de la dépense. En réalité, d'ailleurs, jusqu'en 1883, l'État a généralement exécuté directement tous les travaux pour lesquels il assumait l'aléa de la dépense.

La participation de l'État peut concerner :

a) La construction de la ligne;

b) L'acquisition du matériel roulant;

c) L'exécution des travaux complémentaires et le doublement des voies.

a) *Construction.*

I. *Régime antérieur à* 1883. — 712. Dans les premières années, ce n'est qu'à titre exceptionnel et dans l'impossibilité de trouver un concessionnaire, que le Gouverne-

(1) Sur es difficultés d'interprétation auxquelles a donné lieu cette clause, voir C. d'Et. 21 avril 1899, P.-L.-M.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment a été autorisé à entreprendre la construction de lignes de chemins de fer (1). La grande loi du 11 juin 1842, qui est une loi de principe, a, au contraire, posé comme règle que l'Etat exécuterait et paierait les travaux d'infrastructure, laissant à la charge des Compagnies les travaux de superstructure.

Les applications de cette loi ont été extrêmement nombreuses. La définition des travaux à la charge de l'État a d'ailleurs varié assez sensiblement, suivant les espèces. L'article 5 de la loi de 1842 rangeait dans cette catégorie « les terrassements, ouvrages d'art et les stations »; les cahiers des charges ultérieurs, jusqu'en 1848, y ajoutaient les maisons de garde. D'après le cahier des charges supplémentaire joint aux conventions de 1859, 1863, 1868, l'État n'a plus eu à exécuter les bâtiments des stations (2).

713. En dehors des applications de la loi de 1842 à des lignes préalablement concédées, l'Etat a fréquemment construit à ses frais tout ou partie de lignes pour lesquelles il n'avait pas encore trouvé de concessionnaire. Cette pratique, assez exceptionnelle sous le second Empire, est devenue beaucoup plus courante de 1875 à 1883. Le plan Freycinet, tel qu'il avait été voté par les Chambres, comprenait 12,000 kilomètres de lignes. L'Etat en avait entrepris très activement l'exécution directe. Après la crise financière et économique de 1882, il reconnut l'impossibilité de continuer à construire lui-même le réseau déclaré d'utilité publique, et il dut négocier avec les grandes Compagnies pour leur céder les lignes construites ou en construction et leur concéder les lignes non encore commencées. Nous allons examiner successivement les dispositions qui furent arrêtées pour ces deux catégories de lignes.

---

(1) Lo du 15 juillet 1840, Montpellier à Nîmes; Lille et Valenciennes à la frontière de Belgique.

(2) Une disposition spéciale prévoit que l'État peut, avec le consentement de la Compagnie, fournir et poser le ballast; la Compagnie lui rembourse, dans ce cas, la dépense supplémentaire qu'il a ainsi assumée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

II. *Régime des conventions de* 1883. — 1° *Lignes cédées aux Compagnies par l'Etat.* — 714. Les unes étaient déjà en exploitation ou touchaient à leur achèvement; les autres, au contraire, étaient en construction.

A) Pour les premières, les conventions de 1883 posent en principe qu'au moment de la remise des lignes à la Compagnie, il est procédé à une reconnaissance contradictoire et à une évaluation des travaux restant à faire, dont le montant doit, en cas de désaccord, être fixé par des arbitres. Ces travaux doivent être exécutés par la Compagnie pour le compte de l'État (1).

Exceptionnellement, l'article 2 de la convention passée avec la Compagnie du Nord dispose que « les lignes en exploitation seront remises à la Compagnie en leur état actuel, et celles qui touchent à leur achèvement, en état de réception définitive ».

B) Pour les secondes, les conventions de 1883 prévoient qu'un accord ultérieur entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie doit intervenir pour régler les conditions dans lesquelles celle-ci doit prendre livraison, pour les achever, des lignes dont l'infrastructure a été commencée par l'État (2).

2° *Lignes concédées.* — 715. Les conventions de 1883 règlent également le mode d'exécution et de paiement des travaux concernant les lignes concédées à construire dans l'avenir. Ces lignes sont généralement énumérées dans les conventions concédées, à titre définitif ou éventuel (c'est-à-dire sous réserve de la déclaration ultérieure d'utilité publique). Les Compagnies s'engagent, en outre, à accepter des lignes non désignées jusqu'à concurrence d'un certain nombre de kilomètres (3) ou, pour la Compagnie du Nord, dans les limites d'une somme globale (4).

---

(1) Est, art. 6; Ouest, art. 5; Orléans, art. 4; P.-L.-M., art. 7; Midi, art. 6.

(2) Ouest, art. 4; Est, art. 4; P.-L.-M., art. 6.

(3) 250 kilomètres pour l'Est, art. 1er; 200 kilomètres Ouest art. 1er; 400 kilomètres Orléans, art. 3; 600 kilomètres P.-L.-M., art. 1er; 160 kilomètres Midi, art. 1er.

(4) 90 millions au total y compris les lignes dénommees, art. 1er, Nord.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

A) *Mode d'exécution des travaux.* — 716. Pour les lignes concédées par la convention du 9 juin 1883 (1) à la Compagnie du Midi et par la convention du 28 juin 1883 (2) modifiée par la convention du 17 mai 1886, à la Compagnie d'Orléans, l'État doit exécuter lui-même les travaux d'infrastructure de ces lignes, c'est-à-dire les acquisitions des terrains, les terrassements et ouvrages d'art des chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde et les barrières des passages à niveau. Les Compagnies restent chargées toutefois de l'exécution des autres travaux, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction. L'obligation de l'État prend fin le jour où la plate-forme de la ligne est remise à la Compagnie. C'est à celle-ci qu'incombent les travaux complémentaires d'infrastructure qu'il y a lieu d'entreprendre après l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

Toutes les autres Compagnies se chargent de l'exécution matérielle des travaux (3), sauf le droit que s'est réservé l'État de construire lui-même dans le cas où il jugerait exagérées les évaluations des Compagnies.

B) *Paiement des travaux.* — 717. Les conditions de paiement des dépenses des lignes de 1883 sont onéreuses pour l'Etat. Cela s'explique parce que, d'une part, les lignes concédées paraissaient peu productives et que, d'autre part, les Compagnies, dont la situation financière était excellente, redoutaient de la compromettre. L'État fut ainsi obligé de prendre à sa charge la plus grande partie des dépenses nécessitées par la construction du troisième réseau. Tandis que, jusqu'à ce jour, le principe général avait été la construction à la charge des Compagnies, avec ou sans une participation limitée de l'État, c'est le système inverse qui se trouve consacré par les conventions de 1883; c'est l'État qui prend à sa charge

(1) Art. 7.
(2) Art. 8.
(3) Nord, art. 6; P.-L.-M., art. 6; Ouest, art. 4; Est, art. 4.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les dépenses, les Compagnies se bornant à lui fournir une contribution forfaitaire de 25,000 fr. par kilomètre, plus le matériel, le mobilier et l'outillage des gares (1).

718. Exceptionnellement :

1° La Compagnie du Nord devait mettre à la disposition de l'Etat, à titre de fonds de concours, une somme de 90 millions de francs (2). Les dépenses des travaux faits ou à faire pour la mise en état de réception définitive de celles des lignes abandonnées par l'État à la Compagnie, et qui n'étaient pas ouvertes à l'exploitation, devaient être également imputées sur cette somme. S'il y avait un reliquat, il devait être employé à la construction de lignes à désigner par l'Administration ou, à défaut, être versé au Trésor; si, par contre, les dépenses de construction des lignes dépassaient cette somme, le surplus devait être à la charge de l'État. Mais la convention du 3 juin 1901 (3) a fait disparaître la limitation des obligations pécuniaires de la Compagnie, qui résultait de l'article 6 de la convention de 1883, en disposant qu'après épuisement de la somme de 90 millions, l'excédent des dépenses résultant de la construction des lignes concédées ne serait pas remboursé par l'État, mais resterait à la charge de la Compagnie, et serait porté à son compte de premier établissement;

2° La Compagnie d'Orléans devait contribuer, jusqu'à concurrence de 40 millions, aux dépenses restant à faire pour la construction de la ligne de Limoges à Montauban (4). Dans le cas où ces dépenses n'atteindraient pas ce chiffre, le surplus devait en être versé dans les caisses du Trésor, dans un délai de six mois après l'ouverture complète de la ligne;

3° La Compagnie d'Orléans devait également exécuter

---

(1) V. en ce qui concerne le matériel roulant, n° 721.
(2) Art. 6 de la Convention.
(3) Art. 3.
(4) Art. 8 de la Convention.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à ses frais les travaux nécessaires pour ramener à la voie normale la ligne de Paris à Sceaux et à Limours (1);

4° Pour la ligne de Pont-de-Montgon à Arvant, concédée éventuellement par les lois des 23 mars 1874 et 28 décembre 1882, la part de l'État dans les dépenses de premier établissement était réduite et fixée à 5 millions, le surplus de la dépense devant incomber à la Compagnie du Midi (2).

Inversement, la contribution des Compagnies a été réduite dans certains cas :

1° Par la convention du 25 mars 1885, approuvée par la loi du 10 décembre 1885, qui abaissait à 12,500 francs par kilomètre la contribution de la Compagnie de l'Ouest pour les lignes à voie étroite concédées ultérieurement à la Compagnie;

2° Par la convention du 17 juin 1892, approuvée par la loi du 20 mars 1893, passée avec la Compagnie d'Orléans, qui contenait une disposition analogue, également pour des lignes à voie étroite.

719. Enfin, la répartition des dépenses entre l'État et les Compagnies peut se trouver modifiée, en cours d'exécution, par le jeu des maxima prévus par les conventions, lorsque les Compagnies exécutent les travaux pour le compte de l'État. L'article des conventions relatif au maximum est ainsi conçu (3):

« Les dépenses à rembourser par l'État, comprenant les frais généraux, les frais de personnel et d'intérêt des capitaux pendant la construction, ne pourront, sauf des exceptions motivées par des circonstances de force majeure ou par le caractère aléatoire de certaines estimations, telles que : acquisition de terrains, percement de souterrains, épuisements exceptionnels, consolidation et assainissement de tranchées et remblais, etc., excéder les maxima qui seront fixés, d'un commun accord, entre

(1) Art. 9 de la Convention.
(2) Art. 19 de la Convention.
(3) Art. 6 de la convention avec le Nord; art. 6, P.-L.-M.; Art. 6, Est; art. 4, Ouest; art. 8, Orléans.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'Etat et la Compagnie, après approbation des projets d'exécution.

« En cas de désaccord, soit sur la fixation du maximum, soit sur les conséquences des exceptions ci-dessus indiquées, il sera procédé par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre, et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci sera nommé par le président du tribunal civil de la Seine, sur requête présentée par la partie la plus diligente ».

L'article 7 de la convention passée avec la Compagnie du Midi prévoit, pour les travaux de superstructure exécutés par la Compagnie, pour le compte de l'État, un maximum spécial pour les dépenses à la charge de l'État. « Les remboursements ne pourront, en ce qui concerne les travaux de superstructure, s'élever à plus de 90,000 francs par kilomètre ».

720. On voit que le principe du paiement des travaux exécutés par les Compagnies, pour le compte de l'État, par application des conventions de 1883, est le remboursement des dépenses réelles dans les limites d'un maximum. Le système du forfait, qui avait prévalu à l'époque des conventions de Franqueville, n'a plus été appliqué qu'exceptionnellement, par exemple, sur le réseau d'Orléans, pour le règlement des dépenses à la charge de l'État dans les gares communes. Pour les réseaux à voie étroite concédés aux Compagnies de l'Ouest et de l'Orléans, les conventions du 25 mars 1885 et du 17 juin 1892 ont prévu explicitement la possibilité pour l'Etat de régler à forfait les dépenses à sa charge. Il a été fait usage de cette clause et, pour certaines lignes du second de ces réseaux, on a même appliqué un système intermédiaire entre ceux des conventions de 1883 et de 1892 : celui du maximum avec prime d'économie, que nous retrouverons à propos des lignes secondaires et d'intérêt local et dont

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'application a donné lieu à des difficultés assez sérieuses (1).

b) *Dépenses relatives au matériel roulant.*

721. Les dépenses de matériel roulant ainsi que celles concernant le mobilier, l'outillage des stations et les approvisionnements étaient à la charge des Compagnies, pour les lignes cédées comme pour les lignes concédées (2).

Exceptionnellemnt, la convention passée avec la Compagnie de l'Est (3) prévoit, en ce qui concerne les lignes cédées, l'abandon par l'État à la Compagnie du mobilier des gares et de tout le petit matériel, et l'on trouve une semblable clause dans la convention passée avec la Compagnie de l'Ouest (4).

De même, pour le chemin de fer de Perpignan à Prades cédé à la Compagnie du Midi, l'État remet à la Compagnie les approvisionnements et les objets mobiliers (5).

---

(1) Les décisions ministérielles des 24 mars et 9 juin 1898, fixant les dépenses de construction des lignes de Saint-Aignan à Blois et du Blanc à Argent employaient l'expression de *maximum forfaitaire*. Y avait-il dans ces conditions un véritable forfait? sur quels exercices devait être imputé le forfait? devait-il être majoré de frais accessoires? La commission de vérification des comptes émit, le 14 mars 1903, l'avis qu'il convenait:

1° de limiter le principal des forfaits à la valeur prévue des travaux réellement exécutés;

2° d'imputer les allocations forfaitaires au fur et à mesure des paiements effectués par la Compagnie, et le solde (comprenant l'économie réalisée sur le forfait) après réception définitive des travaux;

3° de considérer les allocations comme comprenant tous les frais accessoires dus en vertu des articles 8 et 11 de la convention du 28 juin 1883.

(2) Conventions de 1883, art. 4 et 8 § 3 pour l'Orléans; art. 4, Est; art. 6, Nord; art. 6, P.-L.-M.; art. 7, Midi; art. 4, Ouest.

(3) Art. 5 de la convention.

(4) Art. 5 de la convention.

(5) Art. 4 de la convention.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c) *Travaux complémentaires et doublements de voies.*

722. On a soutenu que l'Etat, lorsqu'il se chargeait de la construction d'une ligne, antérieurement aux conventions de 1883, devait également supporter les dépenses ultérieures d'agrandissement des gares, de construction des gares nouvelles, etc. C'est en ce sens que se prononçait M. Auroc (1). La thèse inverse, soutenue par M. Alfred Picard (2), nous paraît seule admissible. L'obligation de l'État se trouve épuisée lorsqu'il a livré à la Compagnie, chargée de l'exploiter, une ligne en état de faire face au trafic, tel qu'il se comporte pendant les premières années de la concession, et il est parfaitement équitable de faire supporter à l'exploitant les dépenses qui correspondent à un trafic plus considérable que celui qui avait été prévu. Les conventions de 1883 ont d'ailleurs précisé que les travaux complémentaires étaient à la charge des Compagnies.

723. La question est plus délicate lorsqu'il s'agit du doublement des voies. Dans notre organisation de chemins de fer, on a longtemps considéré qu'une ligne normale était une ligne à deux voies et que l'État, lorsqu'il prenait à sa charge l'établissement de l'infrastructure, devait fournir à l'exploitant une ligne à deux voies. Dans le cas où une seule voie était établie au début, les conventions stipulaient que l'exécution de la seconde voie était seulement ajournée et cet ajournement nécessitait l'adhésion de la Compagnie. En payant le doublement, reconnu nécessaire, d'une voie unique sur une ligne en exploitation, l'État ne faisait donc que s'acquitter d'une part de ses obligations. Nous pensons qu'il faut encore admettre aujourd'hui la même solution pour le réseau du Midi, en présence des termes formels du paragraphe final de l'article 7 : « La dépense d'infrastructure des

(1) Conférences de droit administratif, t. III, p. 638.
(2) Traité des chemins de fer, t. II, p. 241.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

doubles voies, sur les points où leur établissement sera nécessaire, restera entièrement à la charge de l'État ». Mais cet article ne vise que les lignes concédées en 1883. Il n'est donc pas applicable aux lignes concédées depuis.

724. Pour toutes les autres Compagnies, la question des doubles voies a fait l'objet de stipulations spéciales, soit dans les conventions de 1875 et 1878, soit dans celles de 1883. Le principe général que l'on peut en dégager est que l'État prenait à sa charge, au même titre que les autres travaux de construction, les dépenses d'établissement des doubles voies sur toutes les sections des lignes cédées ou concédées en 1883, pour lesquelles la nécessité du doublement serait reconnue *immédiatement*. Pour les lignes cédées, deux conventions, celles passées avec les Compagnies de l'Ouest et de l'Est (1), précisaient qu'il devait être procédé à une reconnaissance contradictoire lors de la remise à la Compagnie des lignes, et à une évaluation des travaux nécessaires pour les mettre en état et pour doubler les voies sur les points où ce doublement serait prescrit par le ministre des Travaux publics. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il devait être procédé à un arbitrage; ces travaux devaient être exécutés par la Compagnie pour le compte de l'État.

Pour les autres Compagnies, ces travaux étaient assimilés, dans le silence des conventions, aux travaux de parachèvement.

Par une dérogation apparente à la règle générale, la Compagnie de l'Ouest prenait à sa charge la dépense de ces doubles voies, et la Compagnie de l'Est faisait de même jusqu'à concurrence de 182 kilomètres (2). En réalité, l'exécution de ces doubles voies faisait partie, pour les deux Compagnies, de l'ensemble des travaux qu'elles acceptaient de faire à forfait, en compensation de la remise de dette que l'État leur accordait.

(1) Art. 5.
(2) Art. 8, Ouest; art. 8, Est.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

725. Pour le doublement des voies qui pourrait être *ultérieurement* reconnu nécessaire, le principe est entièrement différent (1). L'État ne paie plus les travaux, mais verse une annuité déterminée tant que le trafic n'atteint pas un certain chiffre. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point (2).

Article 3. — *Subventions en argent.*

726. En dehors du mode de subvention qui correspond à l'exécution directe ou indirecte de tout ou partie des travaux, l'État a fréquemment accordé, sous des formes diverses, une aide pécuniaire aux Compagnies.

727. Plusieurs projets de lois tendant à le faire intervenir comme souscripteur d'actions échouèrent (3).

728. L'État a été au contraire souvent autorisé à consentir des prêts aux Compagnies, particulièrement de 1837 à 1847 (4). Les conditions de ces prêts étaient variables. L'intérêt variait de 3 à 5 0/0 et le remboursement s'opérait, soit par un amortissement s'ajoutant à l'intérêt, soit par des annuités.

729. A partir de 1842, l'État a fréquemment alloué des subventions à fonds perdus. Nous citerons, parmi les premiers exemples, une subvention de 8 millions accordée à la Compagnie de Rouen au Havre (5), une subvention de 32 millions pour le chemin de fer d'Avi-

---

(1) Ouest, art. 8, conv. 1883; Est, art. 8, conv. 1883; art. 7 de la convention du 30 décembre 1875 et celle du 20 juillet 1901, avec le Nord; art. 3 de la convention des 8 janvier, 6 avril 1878 avec le P.-L.-M.; Orléans, 11 juin 1883, 10 décembre 1883 14 avril 1885.

(2) V. *infra*, n° 737.

(3) Projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Rouen et au Havre (1835); projet de loi relatif aux chemins de fer de Paris à Orléans, de Strasbourg à Bâle, de Paris à Rouen (1840).

(4) Lois du 17 juillet 1837 (Alais à Beaucaire); 1er août 1839 (Paris à Versailles R.G.); 15 juillet 1840 (Andrezieux à Roanne; Strasbourg à Bâle; Paris à Rouen); 11 juin 1842 (Paris à Rouen); 9 août 1847 (Montereau à Troyes).

(5) L. 11 juin 1842.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gnon à Marseille (1), de 15 millions pour la ligne de Bordeaux à Cette (2), de 60 millions pour le chemin de Lyon à Avignon (3). Ce système a reçu depuis cette époque de très nombreuses applications, le montant de la subvention étant fréquemment déterminé d'après le coût probable des dépenses à engager, et fixé souvent à une fraction de celles-ci; l'importance des subventions est allée en croissant à mesure que diminuait la productivité probable des lignes à concéder, mais elles avaient conservé le caractère forfaitaire jusqu'aux conventions de 1883 qui ont consacré, nous l'avons vu, le principe inverse, en mettant à la charge de l'État les dépenses réelles de construction, déduction faite d'une subvention forfaitaire et minime des Compagnies.

Article 4. — *Mode de paiement des subventions.*

a) *Paiement par compensation.*

730. Au moment où furent passées les conventions de 1883, quatre Compagnies avaient fait appel à la garantie d'intérêt et leur dette vis-à-vis de l'État, en capital et intérêts courus jusqu'au 1er janvier 1883, se montait à :

Orléans.....	205.398.881	francs.
Midi.....	34.000.000	—
Est.....	15.636.551	—
Ouest.....	240.695.475	—

L'État faisait remise de leur dette à ces Compagnies par compensation avec les travaux qu'elles étaient tenues d'exécuter dans des conditions diverses suivant les Compagnies (4).

---

(1) L. 24 juillet 1843.
(2) L. 21 juin 1846.
(3) L. 1er décembre 1851.
(4) Est, art. 8 de la convention; Orléans, art. 8 de la convention de 1883 modifiée par l'article 2 de la convention du 17 mai 1886; Ouest, art. 8 de la convention; Midi, art. 11 de la convention.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour la Compagnie de l'Ouest. la combinaison se compliquait d'une opération d'escompte faite en supposant qu'au lieu de rembourser sa dette en 47 annuités, hypothèse admise comme vraisemblable, elle exécuterait les travaux en dix ans; le montant de la somme à dépenser par la Compagnie en travaux a ainsi été fixé à 160 millions.

731. Il ne faut pas d'ailleurs se faire illusion sur le caractère fictif des remboursements d'une Compagnie qui fait appel à la garantie, car le remboursement nécessite un nouvel emprunt dont les charges annuelles viennent en supplément au compte de la garantie jusqu'au jour où la progression des recettes permet de renoncer à cet appel à la garantie.

b) *Paiement en capital.*

732. Tant que les subventions sont restées modérées, le mode de paiement le plus courant a été le paiement en capital, versé soit en une fois, soit au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et sur les ressources ordinaires du budget. Mais l'accroissement du nombre et du montant des subventions rendit bientôt trop lourd le paiement en capital; la loi de finances du 23 juin 1857 autorisa le Gouvernement à convertir la dette de l'État en cinquante annuités au plus comprenant l'intérêt et l'amortissement. Le Trésor émit alors des obligations trentenaires 4 0/0 qui furent, pour la plus grande part, converties en rente 3 0/0, par application de la loi du 12 février 1862.

c) *Paiement par annuités.*

I. *Régime antérieur à* 1883. — 733. Nous venons d'indiquer, comme origine du système des annuités, la conversion de dettes en capital. Ce système de paiement parut avantageux à l'État qui le généralisa pour se libérer des engagements nouveaux qu'il souscrivait.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La convention des 1er mai-11 juin 1863 avec la Compagnie de l'Est pose en principe que, pour s'acquitter vis-à-vis d'elle, l'État a le choix entre le versement de seize termes semestriels égaux ou celui d'un nombre d'annuités égal à la durée de la concession et comprenant l'intérêt et l'amortissement calculés au taux de 4 1/2 0/0.

Le système des annuités a été étendu, en 1868 et 1869, aux autres grandes Compagnies, puis modifié en 1874 et 1875 par de nouvelles conventions qui substituaient au taux forfaitaire, primitivement prévu, le taux réel résultant des charges des emprunts.

II. *Régime des conventions de* 1883. — 734. Ce système a été généralisé par les conventions de 1883. Pour exécuter les travaux que ces conventions mettaient à sa charge, l'État ne voulut pas recourir à l'emprunt; il aurait eu besoin de se procurer, dès le début de 1884, 500 ou 600 millions ; le Gouvernement estima que, dans l'état du marché financier à cette époque et au lendemain même de la conversion de 1883, c'était là une opération risquée et il préféra demander aux Compagnies de faire l'avance des fonds nécessaires, le remboursement des sommes ainsi avancées devant être assuré au moyen d'annuités.

735. A cet effet les conventions stipulent que (1) : « la Compagnie devra faire à l'État toutes les avances de fonds nécessaires ». La Compagnie doit être remboursée de ses avances par le paiement annuel qui lui sera fait par l'État de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle.

Au surplus, la plupart des conventions (2) prévoient que l'État pourra renoncer au bénéfice de cette clause, en prévenant la Compagnie six mois au moins à l'avance (3).

---

(1) P.-L.-M., art. 6, Orléans, art. 8; Ouest, art. 4; Est, art. 4; Midi, art. 11; Nord, art. 6.

(2) Est, art. 1er; Ouest, art. 4; Orléans, art. 8; P.-L.-M., art. 6.

(3) La Convention de 1883, passée avec la Compagnie du Midi, modifiée par celle du 20 mai 1897, précise même les sommes que la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le chiffre de l'annuité à payer par l'État doit être arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen est établi, déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et en tenant compte de tous droits à la charge de la Compagnie dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

Les sommes dépensées dans un exercice ont droit, pour cet exercice, à l'intérêt, au taux effectif de l'emprunt, du 1er juillet au 31 décembre, quelle que soit l'époque de l'exercice à laquelle auront été effectués les travaux.

Le montant de l'annuité pour chaque exercice est réglé au 31 décembre et la Compagnie a droit, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité depuis le 1er janvier jusqu'au jour où elle lui aura été définitivement soldée, si le paiement n'a pas été fait dans le courant de janvier (1). En outre de cette annuité, l'État doit rembourser chaque année à la Compagnie les frais de service des obligations émises par elle pour créer les ressources nécessaires à la construction des lignes concédées : ces frais sont abonnés à 0 fr. 10 (2) par obligation en circulation et par an.

Les versements effectués par les Compagnies sont portés à un compte qui figure parmi les comptes spéciaux

---

Compagnie devra avancer jusqu'à l'achèvement des lignes concédées : en 1884 une somme de 8,600,000 francs par trimestre ; pendant les années suivantes, une somme égale à celle dont le ministre lui aura notifié le montant, au plus tard le 31 décembre de l'année précédente, dans la limite d'un maximum de 22 millions en 1885, 1886 et 1887, 27 millions en 1888, 1889 et 1890, et 32 millions pendant les années au delà, la somme ainsi demandée par l'État étant payable en deux termes semestriels.

(1) La convention avec la Compagnie d'Orléans prévoit que cette Compagnie a droit aux intérêts même si le paiement a été fait dans le courant de ce mois.

(2) L'art. 9 de la convention avec le Midi, ne fixe point à 0 fr. 10 ces frais.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du Trésor et qui est intitulé « Fonds de concours versé par les Compagnies de chemins de fer en exécution des conventions de 1883 ». Les crédits nécessaires au paiement des dépenses sont ouverts par décret à mesure de la réalisation des versements effectués par les Compagnies.

736. D'autre part, afin de limiter les charges annuelles du Trésor, un article inséré dans la loi de finances fixe chaque année le maximum des travaux qui pourront être exécutés à l'aide des avances mises par les Compagnies à la disposition de l'État, conformément aux conventions de 1883. Les lignes sur lesquelles pourront être engagées les dépenses imputables sur ces avances sont énumérées dans un état annexe de la loi de finances, et il n'est apporté d'exception à cette règle générale que pour les travaux de parachèvement à effectuer sur les lignes ou sections de lignes en exploitation et pour les travaux d'études.

III. *Annuités spéciales.* — 1° *Annuités de doublement de voies.* — 737. Ces annuités s'appliquent uniquement aux doublements ultérieurs des voies, c'est-à-dire à ceux qui ont été reconnus nécessaires postérieurement à 1883. Deux conventions (1) ont prévu expressément qu'au cas où l'État réclamerait ultérieurement la mise à double voie de tout ou partie des lignes établies à simple voie, il devrait payer chaque année à la Compagnie une annuité suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé, tant que le produit brut de ces lignes resterait inférieur à 35,000 francs par kilomètre; lorsque ce produit atteindra 35,000 francs (2) par kilomètre ou lui sera supérieur, l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé resteront à la charge du compte général d'exploitation tel qu'il est défini par ces conventions.

---

(1) Art. 8 des conventions passées avec les Compagnies de l'Est et de l'Ouest.

(2) Depuis la convention approuvée par la loi du 20 juillet 1901, le chiffre de 35,000 francs a été réduit à 30,000 francs pour la Compagnie du Nord.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'intérêt et l'amortissement des sommes que la Compagnie doit ainsi emprunter pour l'exécution de ces travaux sont compris dans le règlement général annuel des comptes, en ce qui concerne la garantie d'intérêt.

Pour les autres Compagnies à l'exception de la Compagnie du Midi, il existe un régime semblable, consacré par l'article 7 de la convention du 30 décembre 1875 modifiée par celle du 20 juillet 1901, pour la Compagnie du Nord; par l'article 3 de la convention des 8 janvier, 6 avril 1878, pour la Compagnie du P.-L.-M.; enfin par les conventions des 11 juin 1883, 10 décembre 1883, 14 avril 1885, pour la Compagnie d''Orléans.

2° *Annuité à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.* — 738. A la suite de la guerre de 1870, l'Allemagne ayant conservé la partie du réseau qui se trouvait sur le territoire cédé par le traité de Francfort, se reconnut débitrice d'une somme de 325 millions représentant le prix des lignes cédées; elle déduisit cette somme de l'indemnité de guerre de 5 milliards et le Gouvernement français se trouva substitué à l'Allemagne dans cette dette vis-à-vis de la Compagnie de l'Est. D'autre part, il fut attribué à cette même Compagnie 47 millions, à titre d'indemnité, pour les dégâts qu'elle avait eu à subir du fait de la guerre et 27,300,000 francs à titre de subvention. L'Etat se trouvait donc, au total, débiteur de 399,300,000 francs; il s'acquitta de cette dette en remettant à la Compagnie de l'Est un titre de rente de 20,500,000 francs dont elle doit jouir jusqu'en fin de concession, et qui, au taux de l'emprunt du 2 juillet 1875, représentait le montant de la dette de l'État (1).

739. L'emprunt de 1875, émis au taux de 5 0/0 dans des conditions très désavantageuses, fut converti en 1883, 1894, 1902, en rente 4 1/2 0/0, 3 1/2 0/0 et 3 0/0. On s'est demandé si l'État a le droit de convertir également le titre de rente remis à la Compagnie de l'Est,

(1) **Convention approuvée par la loi du 16 juin 1873.**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ou, ce qui revient au même, de rembourser en capital la dette contractée vis-à-vis de celle-ci.

Le Conseil d'État, dans deux avis du 12 décembre 1878 et 16 février 1888, a reconnu que l'opération serait illégale. S'il est exact que, dans le cas général, le terme est stipulé dans l'intérêt du débiteur, cette présomption fléchit quand il résulte des termes de la stipulation et des circonstances dans lesquelles elle est intervenue, que le terme est aussi convenu en faveur du prêteur. C'est le cas ici; l'article 9 de la convention déclare que la Compagnie jouira de l'annuité de 20,500,000 francs jusqu'en fin de concession il est dit d'ailleurs que cette somme ne constitue pas seulement la représentation des sommes perdues par la Compagnie, mais qu'elle doit la dédommager « du morcellement de son réseau, de tous autres dommages ou dépenses qui résultent pour elle ou pourront résulter des articles 6 et 7 de la convention et de l'application du traité de Francfort, ainsi que des dégâts résultant des faits de guerre ou autres dont elle pourrait se prévaloir ».

D'ailleurs, le 17 juin 1875, sur l'insistance du ministre des Travaux publics, fut rejeté un amendement de M. Pouyer-Quertier, spécifiant que l'État pourrait se libérer de cette dette à toute époque, en remboursant le capital représentatif de l'annuité.

Il faut remarquer que le titre remis à la Compagnie de l'Est n'est pas un titre de rente ordinaire donnant droit à des intérêts trimestriels, mais un titre spécial établi en vertu de la décision ministérielle du 10 octobre 1873 et dont les arrérages ont été stipulés payables en mai et novembre de chaque année, c'est-à-dire aux dates d'échéance des obligations émises par la Compagnie.

Ajoutons enfin que la conversion par l'État de sa dette envers la Compagnie serait contraire à l'équité, puisque la dette correspondante de la Compagnie envers

---

(1) La conversion en rente 3 0/0 aurait ramené l'annuité de 20.500.000 francs à 12,300,000 francs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ses prêteurs a été constituée par des obligations du type 3 0/0 émises avec l'autorisation de l'État et qui ne sont pas convertissables en fait.

3° *Annuités aux Compagnies de chemins de fer pour garantie d'intérêt de* 1871 *et* 1872. — 740. En 1871 et 1872, l'État, au lieu de payer sur les fonds du budget les sommes dont il était débiteur du chef de la garantie d'intérêt, préféra, en raison des difficultés financières qu'il éprouvait à cette époque, charger les Compagnies de se procurer ces sommes par l'emprunt, et s'en acquitter vis-à-vis d'elles par le paiement d'une annuité. Cette annuité est fixée à 2,482,500 francs (1).

La même question s'est posée à propos de ces annuités qu'à propos de l'annuité spéciale de la Compagnie de l'Est. Il faut admettre la même solution. L'État, ayant choisi, en 1871 et 1872, le mode de libération qui lui paraissait le meilleur, serait mal venu aujourd'hui à revenir sur les engagements pris à ce moment, même s'il était établi en fait, ce qui est le cas, que ce procédé a été pour lui sensiblement plus onéreux que le procédé habituel du versement intégral des sommes dues pour la garantie, dont les charges auraient diminué depuis 1871, par suite du relèvement du crédit de l'État et des conversions qu'il a rendues possibles.

4° *Annuités à la Compagnie d'Orléans pour les lignes échangées entre elle et l'État.* — 741. La convention du 28 juin 1883 prévoyait un échange de lignes entre la Compagnie d'Orléans et l'État.

Pour fixer le montant de la soulte résultant de cet échange, l'article 5 de la convention du 28 juin 1883 indiquait qu'il serait procédé à la comparaison des produits nets des lignes échangées. Si les lignes cédées par l'État donnaient un produit net supérieur à celui

(1) La Compagnie du Nord qui aurait pu faire appel à la garantie pour une somme de 2 millions n'usa pas de son droit. La convention des 8 janvier-9 février 1871 l'autorisa à imputer au compte de premier établissement les insuffisances des exercices 1871 et 1872. Mais le capital garanti restait fixé à 200 millions.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des lignes qu'il avait reçues, la Compagnie était tenue de verser au Trésor, jusqu'à l'expiration de sa concession, une annuité égale à la différence des produits nets constatés; si la différence des produits nets se trouvait, au contraire, en faveur des lignes cédées par la Compagnie, l'annuité était à la charge de l'État. Cette deuxième éventualité s'étant réalisée, l'État paie à la Compagnie d'Orléans une annuité de 2.348.000 frs.

5° *Annuité à la Compagnie P.-L.-M. pour la ligne du Rhône au Mont-Cenis.* — 742. La Compagnie P.-L.-M., indépendamment de sa concession principale, était concessionnaire de la ligne du Rhône au Mont-Cenis rachetée par l'État à la Compagnie Victor-Emmanuel (1) et qui lui avait été rétrocédée. L'État lui garantissait jusqu'à la fin de la concession :

1° Un revenu de 2,254,950 francs représentant l'intérêt et l'amortissement à 5 0/0, en quatre-vingt-huit ans, d'une somme de 44,483,000 francs, qui constituait l'indemnité de rachat due à la Compagnie Victor-Emmanuel et pour le paiement de laquelle la Compagnie P.-L.-M. était substituée à l'État;

2° L'intérêt et l'amortissement des sommes employées en travaux complémentaires, dans les limites d'un maximum de 45 millions (2).

743. Cette situation, qui, d'après l'article 3 de la convention de 1867, ne devait être que provisoire, ne fut pas modifiée en 1883. Par suite des appels constants à la garantie d'intérêt, l'intérêt annuel des avances du Trésor croissait plus vite que le chiffre des recettes; la Compagnie devenait donc un régisseur désintéressé.

Pour faire cesser cette situation anormale, une convention, passée le 14 juin 1897, supprimait, à dater du 1er janvier 1897, le compte de garantie spécial à la ligne du Rhône au Mont-Cenis et incorporait cette ligne

(1) Convention des 9 juin 1866, 17 juin 1867 approuvée par la loi du 27 septembre 1867.

(2) Ce chiffre avait été fixé par la convention du 3 juillet 1875.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à l'ancien réseau de la Compagnie. Par contre, l'État s'engageait à verser annuellement à la Compagnie P.-L.-M. une annuité de 2,400,000 francs, en compensation de la suppression du compte de garantie spéciale; il faisait remise à la Compagnie du montant, en principal et intérêts, de la dette afférente à la garantie spéciale de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, pour tous les exercices antérieurs à celui de son incorporation au réseau principal.

§ 2. — *Garantie d'intérêt.*

ARTICLE PREMIER. — *Fonctionnement de la garantie.*

744. C'est au profit du chemin de fer d'Orléans que fut accordée, par la loi du 15 juillet 1840, la première garantie d'intérêt. L'État garantissait, pour quarante-sept ans, au taux de 4 0/0 amortissement compris, tous les frais de premier établissement, jusqu'à concurrence de 40 millions. Cet exemple fut suivi par la loi du 19 novembre 1849 pour la Compagnie de Marseille à Avignon (1), puis en 1851 pour la Compagnie de l'Ouest (2) et celle de Lyon à Avignon (3). Un grand nombre d'applications du système de la garantie furent faites de 1851 à 1858; la garantie s'appliquait à l'intérêt du capital et, dans certains cas, à son amortissement. Ce capital était soit forfaitaire, soit égal à des dépenses à faire en travaux dans les limites d'un maximum; le taux de la garantie variait de 3 à 5 0/0; la durée de la garantie était généralement de cinquante ans.

Le système de la garantie a été consacré par les conventions de 1859 et celles de 1883. Nous avons déjà indiqué, dans notre historique, les bases du régime de 1859 (4). Nous n'y reviendrons pas et nous nous

(1) Montant du capital garanti 30 millions au taux de 5 0/0.
(2) Montant du capital garanti 55 millions au taux de 4 0/0.
(3) Montant du capital garanti 30 millions au taux de 5 0/0.
(4) V. *supra*, chapitre I, n° 14.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bornerons à rappeler celles de leurs dispositions qui sont encore en vigueur pour deux de nos Compagnies.

745. Les conventions de 1883 ont divisé les Compagnies en deux groupes, soumis, au point de vue de la garantie, à deux régimes distincts : d'une part, les deux Compagnies du Nord et du P.-L.-M. et, d'autre part, les quatre Compagnies de l'Est, de l'Ouest, du Midi et de l'Orléans.

Il y a cependant deux innovations importantes, communes à toutes les Compagnies et qu'il convient, dès à présent, de signaler :

1° Tandis que, sous le régime antérieur. il était tenu deux comptes d'exploitation, afférents l'un à l'ancien, l'autre au nouveau réseau, désormais l'ensemble des recettes et des dépenses d'exploitation se trouve contenu dans un compte unique d'exploitation;

2° Le revenu net tient compte des charges de capital, calculées sur le taux effectif des emprunts et non sur un taux conventionnel; il en résulte que les Compagnies ne peuvent plus augmenter leurs dividendes au moyen des économies réalisées sur le taux conventionnel et qu'elles ne risquent plus non plus de se trouver en perte, en cas de hausse notable du loyer de l'argent.

746. Ceci posé, quelles sont les règles qui concernent le jeu de la garantie sur les deux groupes de Compagnies?

I. Pour le groupe composé des deux Compagnies du Nord et du P.-L.-M. qui n'avaient point fait appel à la garantie d'intérêt, la distinction entre l'ancien et le nouveau réseau, consacrée par les conventions de Franqueville, se trouve conservée; les lignes concédées en 1883 sont incorporées à l'ancien réseau. Il en résulte que la garantie de l'État s'applique uniquement au capital-obligations du deuxième réseau, et que le dividende des actionnaires se trouve réservé et non garanti.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les conventions de 1883 fixent, ainsi qu'il suit, le jeu de la garantie (1) :

Sur le produit net, résultant du compte unique d'exploitation, la Compagnie doit prélever :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires) des emprunts à servir par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice, en représentation des subventions et soldées à la Compagnie :

a) Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien réseau actuel, accru des lignes concédées par les conventions de 1883 et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 12 août 1868 pour le Nord, du 6 juin 1863 pour le P.-L.-M. et les conventions en vigueur;

b) Pour le paiement de la contribution mise à la charge de la Compagnie par la convention de 1883;

c) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau, conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux publics;

2° Une somme représentant le dividende réservé aux actionnaires (20 millions pour la Compagnie du Nord, 44 millions pour la Compagnie P.-L.-M.).

L'excédent doit être déduit, jusqu'à due concurrence, de la garantie accordée par l'État pour les charges effectives des sommes empruntées par la Compagnie, sous déduction des annuités reçues en représentation des subventions, pour la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir composant son nouveau réseau actuel, sans que le capital garanti puisse excéder 223,500,000 francs pour le Nord et 626 millions pour le P.-L.-M. (649 si la ligne de Gap à Briançon est prolongée jusqu'à la frontière italienne).

La forme extérieure du système de 1859 est donc con-

(1) Nord. art. 11; P.-L.-M., art. 11.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

servée. Les deux Compagnies, après prélèvement du revenu réservé, déversent le surplus du produit net sur le nouveau réseau, tel qu'il existait en 1883; les conventions n'ont fait, en réalité, que limiter le montant des avances éventuelles de l'État à un maximum de 31 millions pour la Compagnie P.-L.-M. et 12 millions pour la Compagnie du Nord, maximum qui ne sera vraisemblablement jamais atteint. Le dividende réservé aux actionnaires par le jeu de ces deux conventions est de 54,10 francs pour la Compagnie du Nord et 55 francs pour la Compagnie P.-L.-M.

En réalité, le produit net dépasse toujours de beaucoup les charges de l'ancien réseau, même augmenté des lignes concédées en 1883, et le système fonctionne exactement dans les mêmes conditions que si la garantie s'appliquait également à l'ancien réseau. La différence théorique entre les deux systèmes a d'autant moins d'intérêt pratique que les deux Compagnies, qui sont sous le régime du revenu réservé, ne font pas appel à la garantie et que la date à laquelle expire cette garantie est très proche (1).

747. II. Pour les Compagnies qui font partie du second groupe, c'est-à-dire l'Est, l'Ouest, l'Orléans et le Midi, la garantie de l'État est absolue et générale, en ce sens, d'une part, qu'elle n'est plus limitée, comme sous le régime de 1859, aux charges du nouveau réseau, mais qu'elle s'applique à l'ensemble des lignes et, d'autre part, qu'elle concerne aussi bien le capital-actions que le capital-obligations.

Pour arriver à déterminer le revenu net tel qu'il doit ressortir de la comparaison des dépenses et des recettes portées au compte d'exploitation, les conventions de 1883 précisent quels sont les différents éléments des recettes d'exploitation et des dépenses d'exploitation. Nous les indiquerons plus loin (2).

---

(1) 31 décembre 1914.
(2) V. *infra*, nos 793 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le solde de ces deux comptes constitue le revenu net de l'exercice. Lorsque les recettes d'un exercice sont insuffisantes pour couvrir les dépenses, augmentées du revenu réservé aux actionnaires, l'État verse à la Compagnie le montant de l'insuffisance, à titre de garantie d'intérêt.

Le revenu réservé aux actionnaires a été fixé à 12,500,000 francs pour le Midi, 24,600,000 pour l'Orléans, 11,550,000 pour l'Ouest, 20,750,000 pour l'Est, ce qui équivaut à un dividende de 50 francs pour le Midi, 56 francs pour l'Orléans, 35 fr. 50 pour l'Est, 38 fr. 50 pour l'Ouest.

748. On peut se demander si, en cas d'insuffisance de produit net, le recours à la garantie est facultatif ou obligatoire pour les Compagnies. La question aurait pu se poser pour la Compagnie P.-L.-M. qui a préféré ne pas recourir à la garantie, alors que les conventions de 1883 lui en donnaient le droit. En fait, l'État, bien qu'il y perdît un placement à un taux assez avantageux, n'a pas insisté pour avancer les sommes que la Compagnie ne lui réclamait pas et que celle-ci a imputées sur les excédents des exercices suivants (1).

Article 2. — *Durée de la garantie.*

749. La garantie d'intérêt devrait avoir pour but principal de permettre au concessionnaire de faire face aux insuffisances de produit net pendant les premières années d'exploitation des lignes nouvelles; on peut donc dire qu'elle devrait être par sa nature même, essentiellement temporaire (2). L'époque à laquelle la garantie doit prendre fin n'a été expressément indiquée, en 1883, que dans

---

(1) Ces avances se seraient élevées, pour l'année 1901, à 10,560,631 francs et, pour 1902, à 787,670 francs.

(2) En fait, il n'en est plus de même lorsque l'État accorde la garantie à de petites Compagnies pour lesquelles il est impossible de prévoir que l'augmentation du produit net de l'exploitation

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les deux conventions passées avec les Compagnies de l'Est et de l'Ouest. L'article 8 de la convention passée avec la Compagnie de l'Est généralise, pour tout le réseau, le terme du 31 décembre 1934, qui avait été fixé par la convention du 31 décembre 1875. L'article 8 de la convention passée avec la Compagnie de l'Ouest fixait au 31 décembre 1935 la date à laquelle la garantie d'intérêt devait prendre fin.

Les autres conventions sont muettes à cet égard. Pour deux Compagnies, Nord et P.-L.-M., aucun des articles des conventions de 1875 abrogés par celles de 1883 n'a trait au terme de la garantie; il faut en conclure que la date primitive du 31 décembre 1914 a été conservée.

La situation est inverse en ce qui concerne les deux Compagnies du Midi et de l'Orléans, pour lesquelles les articles relatifs à la garantie de l'État ont été remplacés sans que cependant une nouvelle date de fin de garantie ait été substituée à l'ancienne. Pour trancher la question, le ministre des Travaux publics, à l'occasion d'une demande d'émission d'obligations, enjoignit à ces deux Compagnies de compléter les mentions relatives à la garantie figurant sur leurs titres, en indiquant que cette garantie prenait fin le 31 décembre 1914, date prévue par les conventions de 1859. Cette décision fut déférée au Conseil d'État par les Compagnies qui soutenaient que, dans le silence des conventions de 1883, la garantie de l'État devait s'étendre jusqu'au terme de la concession elle-même. L'État tirait, au contraire, argument de ce silence pour prétendre que les conventions de 1859 étaient toujours en vigueur sur ce point et que la date qu'elles avaient assignée à la durée de la garantie, avait été tacitement conservée par celles de 1883, qui ne portaient pas abrogation expresse des dispositions antérieures et

---

puisse jamais permettre le remboursement des avances de garantie. La combinaison équivaut donc, dans ce cas, à l'allocation, sous une forme déguisée, d'une subvention annuelle jusqu'en fin de concession.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

devaient s'entendre en ce sens que celles-là seules étaient abrogées qui étaient inconciliables avec les dispositions nouvelles.

750. L'arrêt du Conseil d'État en date du 12 janvier 1895, en prononçant l'annulation des décisions qui lui étaient déférées, a tranché la controverse dans le sens des Compagnies, par les motifs suivants :

« Considérant, d'une part, qu'aux termes du paragraphe 1er de l'article 3 de la convention du 11 juin 1859, l'État garantissait à la Compagnie, pendant cinquante années, à partir du 1er janvier 1865, l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il était défini à l'article précédent; que les autres paragraphes déterminaient le maximum du capital garanti, soit pour les lignes définitivement concédées, soit pour les lignes concédées à titre éventuel; que l'article 6 de la convention du 11 juin 1863 et l'article 8 de celle du 26 juillet 1868 ont successivement remplacé les paragraphes 2 et 3 de l'article 3 de la convention de 1859 par de nouvelles dispositions qui se bornaient à élever le maximum du capital garanti;

« Considérant, d'autre part, que l'article 6 de la convention de 1859 fixait les bases du partage des bénéfices qui pourrait s'exercer à partir du 1er janvier 1872; que ces bases ont été réglées à nouveau par l'article 4 de la convention de 1863 et l'article 5 de la convention de 1868;

« Considérant que l'article 14 de la convention passée le 28 juin 1883, entre le ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation législative, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par le président du conseil d'administration et sous réserve de l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires, dans le délai de trois mois à dater de l'approbation par une loi, porte : « Les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêt à la charge de l'État et le partage

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des bénéfices sont remplacées, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes... »; qu'à la différence des rédactions adoptées dans les conventions de 1863 et 1868, cette clause supprime expressément et sans aucune exception les dispositions antérieures concernant la garantie et le partage, y compris celle qui réglait la durée de la garantie;

« Considérant que les dispositions substituées par la convention de 1883 à celles des conventions antérieures, et qui constituent un système complet pour l'application soit de la garantie, soit du partage des bénéfices, ne contiennent aucune condition ayant pour objet de limiter à une période déterminée le fonctionnement de la garantie, mais qu'en réunissant dans un même article les règles relatives à la garantie et au partage des bénéfices, qui faisaient précédemment l'objet d'articles séparés ayant une durée d'application différente, la convention a fait disparaître toute distinction de ce chef entre ces deux ordres de stipulations; que les règles relatives au partage des bénéfices étant incontestablement applicables, le cas échéant, jusqu'à la fin de la concession, il en est de même en ce qui concerne la garantie;

« Considérant qu'il n'a été fait, au nom de l'État, aux Chambres appelées à approuver ou à rejeter la convention, aucune déclaration de nature à faire naître un doute sur la portée de l'article dont il s'agit, que cet article a été compris dans l'approbation donnée au contrat par la loi du 20 novembre 1883; que, s'il n'appartenait qu'aux Chambres d'engager définitivement l'État, leur approbation s'étend à toutes les clauses de la convention, même à celles qui n'auraient pas fait l'objet d'un débat spécial; qu'ainsi le ministre des Travaux publics n'est pas fondé à se prévaloir du silence de la discussion sur le point actuellement en litige pour contester la portée de l'article précité telle qu'elle a été définie ci-dessus;

« Considérant que, dans ces circonstances, il y a lieu de reconnaître que la garantie a, pour la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans, une durée égale à celle

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la concession et qu'en invitant la Compagnie à mentionner sur ses titres que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914, le ministre des Travaux publics a méconnu les droits résultant pour elle de la convention du 28 juin 1883... »

751. Il est certainement regrettable que l'on ne trouve ni dans les travaux préparatoires, ni dans la discussion publique aucune indication sur un point aussi important que la prolongation des garanties jusqu'en fin de concession. Nous serions tentés de penser que, dans la commune intention des parties, il ne s'agissait que de modifier les règles du calcul de la garantie et non pas sa durée, mais c'est là une considération qui n'a pu prévaloir contre les arguments tirés des textes eux-mêmes par l'arrêt du Conseil d'État. Nous verrons, d'ailleurs, ultérieurement (1) que la thèse qui a triomphé comporte pour les Compagnies une certaine contre-partie, en ce qui concerne la compensation éventuelle de la dette de garantie avec la valeur du matériel roulant à reprendre par l'État, en fin de concession ou en cas de rachat.

ARTICLE 3. — *Remboursement des avances de garantie.*

752. Pour toutes les Compagnies, les sommes versées par l'État au titre de la garantie d'intérêt sont des avances qui, aux termes des conventions de 1883, doivent être remboursées par les Compagnies avec les intérêts simples à 4 0/0. Toutefois, pour la Compagnie du Midi, ce taux a été abaissé à 3 0/0 par la convention du 3 novembre 1897, en échange de la rétrocession par la Compagnie à l'État du canal latéral à la Garonne, dont la concession expirait le 31 décembre 1960.

753. Les remboursements effectués par les Compagnies sont d'abord imputés sur les intérêts et ensuite sur le capital de l'ensemble de la dette à éteindre. Les Com-

(1) V. *Infra*, n° 754.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnies ont contesté la légitimité de cette imputation, mais sa légalité a été reconnue par le Conseil d'État, par les motifs que le versement des avances successives faites par l'État constitue l'exécution d'une seule et même obligation et qu'il n'y a qu'une seule dette à la charge de la Compagnie (1).

754. Si, à l'expiration de la concession, la Compagnie n'a pas remboursé sa dette, celle-ci doit se compenser avec la valeur du matériel roulant. On avait interprété cette clause des conventions de 1859 en ce sens que l'État avait un privilège sur la valeur du matériel roulant, mais que son droit était limité à ce gage. Depuis 1883 rien n'a été innové pour les Compagnie du Nord et de P.-L.-M. Pour les autres Compagnies, il semble que les conventions de 1883 aient établi un système différent.

Ces conventions déterminent les conditions du remboursement sans reproduire les clauses restrictives d'après lesquelles le matériel roulant était seul affecté à la compensation de la créance de l'État; celui-ci n'aurait donc plus de privilège, mais il aurait par contre comme gage l'actif total des Compagnies. Nous développerons ultérieurement les raisons sur lesquelles repose cette opinion qui a été d'ailleurs contestée par certaines Compagnies (2).

755. La Compagnie P.-L.-M. a, en vertu de la convention du 17 mai 1897, remboursé par voie de compensation la dette dont elle se trouvait débitrice vis-à-vis de l'État, du chef de la garantie d'intérêt, et qui s'élevait à 150.857.478 francs. Pour se libérer de cette dette, elle a abandonné définitivement à l'État les sommes qu'elle lui avait avancées pour la construction du réseau de 1883, jusqu'à concurrence du capital correspondant à une annuité

---

(1) C. d'Ét. cont. 27 avril 1894, P.-L.-M. Par exception à cette règle, l'État a, par la loi du 28 décembre 1909, réduit *le capital* de la dette de la compagnie de l'Est du montant d'une somme de 10 millions égale à celle engagée par cette compagnie dans la construction de la ligne Moutiers-Granges. Voir *suprà*, n° 34, en note.

(2) V. *infra* n^{os} 1148 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de 6 millions. Dès lors, pendant 62 ans à partir du 1er janvier 1897, une réduction de 6 millions est apportée au montant des annuités que l'État doit verser à la Compagnie en exécution de la convention du 26 mai 1883.

§ 3. — *Partage des bénéfices.*

756. Le partage des bénéfices constitue pour l'État la contre-partie des charges qu'il assume à titre de subventions ou de garantie d'intérêt. Ce partage se trouve consacré pour la première fois par la loi du 24 juillet 1843, sur le chemin de fer de Marseille à Avignon (1), puis par les lois du 26 juillet 1844, sur les chemins de fer du Centre et d'Orléans à Bordeaux (2). A partir de 1850, la clause fut insérée d'une façon habituelle, lorsqu'une garantie d'intérêt était accordée; le revenu réservé avant partage était fixé uniformément à 8 0/0.

757. Les conventions de 1859 ont réglé la question pour l'ensemble des réseaux des grandes Compagnies. Voici la clause relative à la compagnie du Nord :

« Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, dépassera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de 53,000 francs par kilomètre sur l'ancien réseau et un intérêt de 6 0/0 du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédent sera partagé par moitié. »

La rédaction était la même pour les Compagnies de l'Ouest et de l'Orléans, mais le chiffre du revenu kilométrique était respectivement de 30,000 et de 32,000 francs.

Pour la Compagnie de l'Est, le revenu réservé avant

---

(1) A l'expiration des 5 premières années d'exploitation, la Compagnie devait verser à titre de ferme, la moitié de la partie du produit net excédant 10 0/0 du capital dépensé par elle avec ses propres ressources.

(2) Combinaisons analogues à la précédente; taux de 8 0/0 au lieu de 10 0/0.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

partage était de 8 0/0 pour l'ensemble du réseau, à l'exception des anciennes lignes de la Compagnie des Ardennes pour laquelle le taux descendait à 6 0/0. Pour le P.-L.-M., le revenu était de 8 0/0 pour l'ancien réseau et calculé sur les charges réelles pour le nouveau réseau; enfin, sur le Midi, le revenu était de 8 0/0 pour chacun des deux réseaux, mais le partage devait jouer séparément pour chacun d'eux.

Pour tous les réseaux, l'origine du partage était fixée au 1er janvier 1872 (1).

758. Les conventions de 1859 ne fixaient pas explicitement le chiffre du dividende réservé aux actionnaires avant partage, et les auteurs n'étaient pas d'accord sur son évaluation. Les chiffres suivants ont été donnés par M. Raynal comme découlant des conventions antérieures à 1883 :

Nord, 92 fr. 88; P.-L.-M., 85 francs; Orléans, 90 francs; Midi, 68 francs; Est, 54 francs; Ouest, 61 fr. 70.

759. Les conventions de 1883 ont précisé deux points; elles ont spécifié que le partage des bénéfices n'aurait lieu qu'après remboursement des avances de la garantie, — question antérieurement discutée — et lorsque les actions auraient reçu un revenu total de :

38,062,500 francs (2), pour le Nord; 60,000,000 fr. (3), pour le P.-L.-M.; 29,000,000 fr., pour l'Est; 15,000,000 fr., pour l'Ouest; 34,200,000 francs (4), pour l'Orléans; 15,000,000 francs, pour le Midi.

Ces chiffres correspondent, par action, à une somme de :

88 fr. 50, pour le Nord; 75 francs, pour le P.-L.-M. (5); 50 fr. 50, pour l'Est; 50 francs, pour l'Ouest; 72 francs, pour l'Orléans; 60 francs, pour le Midi.

---

(1) Pour la Compagnie P.-L.-M., la convention du 3 juillet 1873 a reculé cette date au 1er janvier 1874.

(2) Plus l'intérêt et l'amortissement.

(3) Ramenée à 54 millions par la convention du 17 mai 1897.

(4) Plus l'intérêt et l'amortissement des actions.

(5) Ramenée à 67 fr. 50 par la convention du 17 mai 1897.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En outre, les conventions de 1883 ont modifié sur un point important celles de 1859, en portant de 1/2 à 2/3 la part des bénéfices attribuée à l'État.

760. La convention du 17 mai 1897 a modifié sur certains points les règles du partage avec la Compagnie P.-L.-M. L'article 5 stipule, en effet, qu'au cas où le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements autorisés, dépasserait l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent doit être employé, tout d'abord, à faire face au découvert de 6 millions qui se produira dans les comptes de la Compagnie, par suite de la réduction dans les versements du Trésor, provenant de la compensation entre la dette de la Compagnie du chef de la garantie d'intérêt et de la créance qu'elle avait contre l'État par suite des avances qu'elle lui avait consenties.

A défaut d'un excédent suffisant pour faire face à ce découvert, la convention du 17 mai 1897 prévoit que la Compagnie pourra, pendant quinze ans à partir du 1er janvier 1897, y suppléer par une émission d'obligations dont les charges seront ajoutées aux prélèvements prévus par les articles 11 et 13 de la convention du 26 mai 1883.

SECTION II

COMPTES DES COMPAGNIES

761. Ce sont les comptes des Compagnies, établissant le montant des dépenses nécessitées par la construction du réseau et les résultats de son exploitation, qui font apparaître les résultats de cette association financière si complexe qui existe entre l'Etat et les Compagnies; ils permettent d'une part, de déterminer, la mesure dans laquelle doit jouer la garantie d'intérêt, la quotité de la dette dont les Compagnies se trouvent débitrices de ce chef, le moment où elles devront rembourser cette dette, enfin le montant des sommes qu'elles devront verser à l'État sous forme de partage dans les bénéfices, et, d'autre part, de fixer les avances faites par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les Compagnies à l'État en vue du paiement des dépenses qui incombent à ce dernier d'après les conventions.

762. Les comptes sont donc de deux natures différentes : les comptes de garantie et de partage et les comptes d'annuités. Nous laissons provisoirement de côté les comptes forfaitaires qui ne présentent que peu d'intérêt pour les chemins de fer d'intérêt général où les forfaits sont exceptionnels (1) et dont nous parlerons à propos des chemins de fer secondaires et d'intérêt local. Mais, avant d'étudier les éléments qui figurent dans les comptes de garantie et dans les comptes d'annuités, il nous paraît utile d'indiquer le caractère même de ces comptes.

763. Lorsqu'il s'agit d'apprécier si une dépense à la charge de la Compagnie peut être portée au compte de la garantie et de partage, il faut admettre que l'État, laissant à la Compagnie toute la responsabilité de sa gestion, n'a pas à intervenir dans la direction des opérations faites par elle ni à en apprécier la valeur; il suffit que la Compagnie ait agi en bon père de famille, qu'elle n'ait commis ni dol, ni faute lourde et que la dépense ne présente pas le caractère de pure libéralité.

S'agit-il d'une imputation au compte des annuités, pour des travaux exécutés par la Compagnie pour le compte de l'État, on doit considérer qu'on se trouve en présence d'un compte de clerc à maître. La Compagnie n'est ici que le mandataire de l'État; mais sa responsabilité se trouve atténuée parce qu'elle est un mandataire non salarié et que l'on admet que si l'exécution de son mandat ne doit pas lui procurer de bénéfice, il ne doit pas non plus lui causer de perte. Comme dans le cas précédent, mais pour d'autres motifs, une dépense ne doit donc être rejetée que si elle est la conséquence d'une faute lourde ou constitue une libéralité.

---

(1) V. *supra*, n° 755.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Nous examinerons successivement les textes réglementaires, le compte de garantie et le compte des annuités.

§ 1er. — *Textes réglementaires.*

764. La nécessité pour les Compagnies d'établir des comptes en vue de faire apparaître les résultats de leur gestion et de les soumettre à la vérification de l'État avait été reconnue, dès l'origine, par le législateur. La loi du 15 juillet 1840 disposait en effet : « Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État :

« 1° Du montant des capitaux employés dans l'entreprise;

« 2° De ses frais annuels d'entretien et de ses recettes.

C'est ce même principe qui fut sanctionné par les conventions de 1859 qui portent : « Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'Administration supérieure :

« 1° Des frais de construction;

« 2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation;

« 3° Des recettes. »

765. C'est par application de ces dispositions que sont intervenus les règlements actuellement en vigueur (1), connus sous le nom de *règlements sur les justifications financières*, et dont les dispositions sont à peu près identiques pour toutes les Compagnies.

Le titre premier de ces règlements fixe les éléments du compte de premier établissement, les époques auxquelles il doit être produit, et les conditions dans lesquelles il doit être vérifié.

---

(1) Ces règlements portent les dates suivantes : 2 mai 1863, pour l'Est; 6 ma 1863, pour l'Ouest, l'Orléans, le Midi; 6 juin 1863, pour le P.-L.-M.; 12 juin 1868, pour le Nord.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le titre II est relatif aux budgets des Compagnies; il pose en principe que ces budgets doivent être remis au ministre dans les trois premiers mois de chaque année. Il indique les éléments du compte des dépenses et des recettes, ainsi que les délais dans lesquels ce compte doit être présenté.

Le titre III traite de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Le titre IV organise le contrôle et la surveillance des actes de gestion financière des Compagnies.

Le titre V, enfin, trace les règles qui régissent les émissions d'obligations faites par les Compagnies.

766. Nous examinerons dans le chapitre relatif au contrôle quelles sont les règles imposées aux Compagnies pour les opérations de vérification des comptes (1).

Nous indiquerons seulement ici que les comptes dressés par les Compagnies, suivant les règles prescrites par le ministre des Travaux publics, les Compagnies entendues (2), vérifiés par le service de l'inspection des Finances, sont arrêtés par le ministre sur l'avis d'une commission de vérification des comptes unique pour tous les réseaux, qui a remplacé les commissions spéciales à chaque réseau instituées par les règlements de 1863-1868.

Le contrôle du ministre a pour objet, d'abord, la vérification de l'existence et de la quotité des recettes et des dépenses, ensuite l'imputation des dépenses aux divers comptes et enfin la discussion des recettes et des dépenses réellement effectuées.

Si le ministre ne peut se substituer à la Compagnie dans sa gestion commerciale, il a le droit d'examiner si ses dépenses ont été faites dans un but d'utilité et de rejeter les frais frustratoires; il a le droit de vérifier si la Compagnie a perçu toutes les recettes et de rétablir

---

(1) Voir *infra*, nos 1054 et 1055.

(2) Voir sur les difficultés auxquelles a donné lieu le mode de présentation des comptes, C. d'État, cont., 27 décembre 1895.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

celles que, dans un but de libéralité, elle n'aurait pas exigées.

Après vérification des comptes, le ministre arrête le montant des avances que le Trésor doit faire au titre de la garantie, ou, la somme que la Compagnie doit verser à l'État à titre de remboursement ou de partage des bénéfices. Le règlement définitif des comptes exigeant plusieurs années, le ministre des Travaux publics, après une vérification sommaire, et après avoir pris l'avis du ministre des Finances, peut ordonnancer une provision au profit de la Compagnie. Cette provision, qui peut varier suivant l'importance des lignes, est actuellement de 85 0/0 de la demande de la Compagnie; le solde en est payé au règlement définitif. Si ce règlement fait reconnaître que la Compagnie a trop perçu, elle est tenue de restituer l'excédent avec intérêts à 4 0/0.

La décision du ministre portant règlement des comptes est définitive. Le ministre ne pourrait, en dehors des cas d'erreur, omission, faux ou double emploi, rectifier un règlement de compte fait sans réserve (1).

767. Les décisions prises lors du règlement des comptes font seules grief aux Compagnies. Ainsi, un arrêté approuvant des projets de travaux et fixant le mode d'imputation des dépenses ne peut être déféré au Conseil d'État (2).

Un décret, qui approuve des travaux complémentaires et statue sur l'imputation des dépenses, ne peut non plus être déféré au Conseil d'État, car il ne fait pas obstacle à ce que la Compagnie conteste l'imputation lors de la vérification des comptes (3).

Un arrêt du Conseil d'État qui, pour la vérification des comptes d'un exercice, interprète la convention

---

(1) C. d'Ét. cont., *P.-L.-M.*, 11 janvier 1895.

(2) C. d'Et. cont., *Orléans*, 27 décembre 1895. *Bône-Guelma*, 17 novembre 1899, 4 août 1902.

(3) C. d'Et. cont., *Bône-Guelma*, 8 décembre 1896, 1er juillet 1887, 18 janvier 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de 1883, n'emporte pas chose jugée pour les exercices ultérieurs (1). Mais un arrêté de règlement de comptes qui n'a pas été déféré au Conseil d'État dans le délai légal ne peut l'être plus tard par le motif qu'il a été fait état de ses fixations dans un arrêté réglant un exercice ultérieur.

768. En dehors du contrôle des comptes, *a posteriori*, le ministre a encore un certain pouvoir de contrôle préventif. Aux termes des décrets de 1863-1868, les Compagnies sont en effet tenues de lui soumettre, dans les trois premiers mois de l'année, le budget de leurs dépenses et recettes pour l'exercice commençant au 1er janvier suivant et de lui communiquer, dans le cours de l'exercice, les modifications qu'il y a lieu d'apporter à ce budget. Des arrêtés du 24 février 1888 ont réglementé le mode de présentation des budgets des Compagnies. Le ministre ne possède, d'ailleurs, en cette matière, aucun droit de décision et ne peut intervenir qu'officieusement auprès des Compagnies, si leurs projets de budget donnent lieu à observations de sa part.

769. Au-dessus du contrôle des comptes par le ministre des Travaux publics, a été organisé un contrôle législatif des décisions ministérielles en matière de comptes de chemins de fer par l'article 76 de la loi de finances du 26 janvier 1892 et par l'article 105 de la loi de finances du 13 avril 1898. Ces textes ont été abrogés et remplacés par les articles 37, 38, 39 de la loi de finances du 30 mai 1899.

L'article 37 a prescrit la présentation, par le ministre des Travaux publics, au Parlement d'un rapport annuel sur les comptes des Compagnies.

L'article 38 confie à la commission de vérification des comptes des ministres, instituée par l'article 192 du décret du 31 mars 1862, le soin de contrôler la conformité des arrêtés de règlement pris par le ministre avec les avis de

(1) C. d'Et. cont., 18 mai 1888, *P.-L.-M.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la commission de vérification des comptes ou d'examiner, dans le cas contraire, les motifs qui ont conduit le ministre à statuer dans un sens différent et à engager ainsi beaucoup plus gravement sa propre responsabilité. L'article 39 ordonne la création d'un comptable d'ordre chargé de présenter chaque année, à la Cour des Comptes, le résumé des opérations financières faites pendant l'année précédente par les grandes Compagnies, en exécution des conventions de 1883.

§ 2. — *Comptes de garantie et de partage.*

Ce sont les mêmes comptes qui font apparaître les sommes dues par l'État au titre de la garantie ou celles qu'il doit recevoir à titre de partage des bénéfices. Cette connaissance résulte de la comparaison entre le produit net d'exploitation et celui des charges garanties dans le premier cas, et des mêmes charges augmentées des bénéfices réservés avant partage par les conventions, dans le second cas. La détermination du produit net d'exploitation suppose celle des dépenses d'exploitation et des recettes d'exploitation; la connaissance des charges garanties suppose celle du capital engagé dans les travaux d'établissement, soit au moment de la construction, soit pour répondre au développement du trafic, dont le montant figure respectivement au compte de premier établissement ou au compte des travaux complémentaires de premier établissement. Nous examinerons successivement ces différents comptes.

A) — *Compte de premier établissement.*

Article premier. — *Ses éléments.*

770. Le compte de premier établissement comprenait, aux termes de l'article premier des règlements de 1863-1868 :

1° Toutes les sommes que la Compagnie justifiait avoir dépensées dans un but d'utilité pour le rachat, la cons-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

truction et la mise en service de chaque ligne et de ses dépendances, jusqu'au 1er janvier qui avait suivi l'ouverture de la ligne;

2° Les dépenses d'entretien et d'exploitation, jusqu'à la même époque, des parties du chemin de fer successivement mises en service;

3° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pendant une année à dater de la même époque, pour les parties du chemin qui n'auraient été mises en service que dans le cours de l'année précédente;

4° Les sommes employées au paiement de l'intérêt et de l'amortissement des titres émis pour le rachat ou la construction des lignes du nouveau réseau, jusqu'à l'époque où commençait, pour ces lignes, l'application de la garantie d'intérêt et seulement pour la portion de cet intérêt et de cet amortissement qui ne serait pas couverte par les produits nets des lignes ou sections successivement mises en exploitation.

D'autre part, devaient être déduits des frais de premier établissement :

1° Les produits bruts de toute nature afférents aux parties du chemin successivement mises en service. et réalisés jusqu'au 1er janvier qui avait suivi l'ouverture de chaque ligne;

2° Le produit des propriétés immobilières à aliéner;

3° Le produit des capitaux à affecter à l'établissement de chaque ligne, jusqu'au moment de leur emploi en travaux;

4° Le cas échéant, le prix de vente des propriétés immobilières à aliéner, ou leur valeur d'acquisition si l'aliénation n'avait pas eu lieu avant la clôture du compte définitif.

771. Ces règles ont été, dans leurs dispositions essentielles, maintenues en vigueur par les conventions de 1883 et les conventions ultérieures, implicitement pour la Compagnie d'Orléans, explicitement pour les autres Com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnies. Nous signalerons seulement les modifications suivantes :

1° Pour trois Compagnies, le capital de premier établissement des lignes construites a été arrêté aux chiffres forfaitaires suivants :

Nord.....	1.123.273.145 fr.
Orléans.....	536.520.311
P.-L.-M.....	3.336.594.800

Le caractère forfaitaire de ces stipulations rend définitive l'inscription des sommes ainsi arrêtées au compte de premier établissement (1).

2° Toutes les dépenses d'exploitation étant comprises sans réserve dans les dépenses annuelles, le ministre a décidé, conformément à l'avis du conseil général des Ponts et Chaussées, que l'on ne devait plus porter au compte de premier établissement les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pendant une année, à dater du 1er janvier qui suit la mise en exploitation;

3° Les règlements de 1863-1868 indiquent, parmi les éléments à porter au compte d'établissement, les insuffisances d'exploitation des lignes nouvellement ouvertes, jusqu'à leur inscription au compte de la garantie; les conventions de 1883 ont modifié ce système en imputant ces dépenses à un compte spécial appelé compte d'exploitation partielle. Nous verrons plus loin que des conventions ultérieures ont rétabli, avec quelques modifications, le système antérieur;

4° Les délais relatifs à la clôture du compte de premier établissement doivent être considérés comme supprimés.

---

(1) Voir en ce sens : C. d'Ét. cont., *P.-L.-M.*, 22 mai 1885, 18 mai 1888, 12 mai 1900, *Orléans*, 19 janvier 1900; *Nord*, 27 juillet 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 2. — *Caractère du compte de premier établissement.*

772. Le compte de premier établissement n'a point le caractère d'un inventaire industriel; il ne s'agit point, en effet, d'apprécier la valeur du chemin de fer à un moment donné, évaluation qui serait au surplus singulièrement délicate et changeante, étant données les variations qui peuvent affecter les prix des terrains et des matériaux employés; c'est un « compte-capital », établi en vue de déterminer le montant des sommes dépensées, dans un but d'utilité, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances.

Il en résulte que les dépenses effectuées par les Compagnies, pour être inscrites à ce compte, doivent présenter un double caractère :

a) Elles doivent avoir été effectuées dans un but d'utilité;

b) Elles doivent avoir été effectuées en vue de l'établissement du chemin de fer ou de ses dépendances.

a) 773. Les dépenses doivent avoir été faites dans un but d'utilité. L'État et les Compagnies ont un même intérêt à ce que l'exploitation donne les meilleurs résultats possibles; aussi les règlements n'ont-ils pas exigé que les dépenses aient été *utiles*, mais bien seulement qu'elles aient été *faites dans un but d'utilité*. C'est donc dans le but visé par la Compagnie que l'on doit chercher les motifs d'admettre ou de rejeter une dépense au compte de premier établissement. Subordonner à l'utilité effective l'admission d'une dépense aurait été certes trop rigoureux et, dans la pratique, souvent contraire à l'intérêt bien entendu de l'État comme des Compagnies.

C'est ainsi qu'on doit porter en dépenses les sommes employées en transactions équitables avec les entrepreneurs, ou même les détournements d'employés infidèles, s'il n'a été relevé aucune négligence ou aucun défaut de surveillance à la charge de la Compagnie.

Le Conseil d'État a admis l'imputation de dépenses

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

provenant d'erreurs, peu importantes d'ailleurs (1), ayant entraîné des frais supplémentaires de transport et d'approvisionnement sur les chantiers (2).

De même, des gratifications allouées aux agents de la construction en fin de travaux ont été considérées comme ayant un caractère suffisant d'utilité, alors surtout que d'importantes économies avaient été réalisées (3).

b) 774. Ces dépenses doivent avoir été effectuées, *en vue de l'établissement du chemin de fer ou de ses dépendances.*

Tout d'abord, il est certain que les dépenses effectuées sur les prolongements des réseaux en territoire étranger ne sauraient être imputées au compte de premier établissement. Cependant, nous le verrons, les dépenses nécessitées par la construction d'une gare commune peuvent y figurer pour une quote-part (4).

775. D'autre part, quels sont les ouvrages qui ont le caractère de dépendances du chemin de fer?

La question a été discutée pour les constructions d'immeubles destinés au logement des agents; la commission de vérification n'a admis l'imputation que dans des cas exceptionnels justifiés par une nécessité impérieuse (5); dans tous les autres cas, elle a rejeté invariablement de telles dépenses au compte du domaine privé des actionnaires.

Nous verrons ultérieurement que l'on a admis au compte de premier établissement les dépenses de construc-

---

(1) 9000 francs sur 11,000,000 francs.

(2) C. d'Ét. cont., 3 avril 1908, *Orléans*; 6 mai 1910, *Orléans*. Ces arrêts ont été rendus à propos d'imputations au compte des annuités, mais nous estimons qu'ils s'appliquent *a fortiori* au compte de premier établissement.

(3) C. d'Ét. cont., 1er décembre 1899, *P.-L.-M.*; 21 mars 1903, *Est*; 20 juillet 1906, *Est*.

(4) C. d'Ét. cont., 1er décembre 1893, *P.-L.-M.*; 27 juillet 1900, *Nord*.

(5) Etablissement des constructions à Morcenx au milieu des Landes, par la Compagnie du Midi pour le logement du personnel. V. *infra*, n° 919.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion des hôtels terminus, ce qui n'a pas été sans soulever de grosses difficultés (1).

776. Toutes les dépenses qui réunissent le double caractère indiqué plus haut doivent être portées au compte de premier établissement. Parmi ces dépenses figurent incontestablement les suivantes :

Frais de construction et de mise en service d'une ligne;

Frais d'étude et de personnel;

Acquisition des terrains;

Travaux de terrassement;

Construction des bâtiments nécessaires à l'exploitation;

Acquisition de matériel fixe ou roulant.

Il en est de même des sommes dépensées pour le rachat des lignes, que ces sommes soient supérieures ou inférieures aux frais de construction.

Il est au contraire certains travaux qui méritent une mention spéciale.

Travaux de parachèvement. — 777. Il faut rationnellement reconnaître le caractère de travaux de premier établissement aux travaux de parachèvement destinés à compléter les travaux de construction, et qui ne diffèrent de ces derniers que par la date de leur exécution, postérieure à la mise en exploitation de la ligne.

Travaux provisoires. — 778. Les travaux provisoires sont ceux qui ont un caractère essentiellement temporaire et sont destinés à être remplacés par des travaux définitifs; nous citerons, par exemple, la construction d'un pont en charpente, auquel on substituera un pont métallique. Les travaux de cette espèce ne donnent lieu qu'à une imputation provisoire au compte de premier établissement; lorsqu'ils sont remplacés, la dépense définitive est alors portée au compte de premier établissement, et le montant des travaux provisoires est reporté au compte d'exploitation.

---

(1) V. *infra*, nos 909 à 912.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il en serait autrement d'une passerelle de service destinée simplement à assurer la continuité de l'exploitation pendant la construction d'un ouvrage. La dépense doit alors figurer parmi les frais accessoires de la construction.

ARTICLE 3. — *Travaux complémentaires de premier établissement.*

a) *Définition.*

779. La définition des travaux complémentaires, qui ne constituent qu'une variété des travaux de premier établissement, est plus délicate et, pour la bien saisir, il convient de se reporter aux conventions antérieures à celles de 1883.

D'après les conventions de 1859, les Compagnies pouvaient, après la clôture des comptes de premier établissement, être autorisées, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter à ces comptes les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Les conventions de 1868 autorisaient cette addition non seulement pour le partage des bénéfices, mais également pour la garantie d'intérêt, sous la triple condition que ces dépenses fussent faites avant la clôture des comptes, que les projets eussent été approuvés par décrets en Conseil d'État, enfin que les sommes ainsi dépensées n'excédassent point les maxima déterminés.

780. Les conventions de 1883 ont fait disparaître ces limitations et ont permis d'inscrire au compte des travaux complémentaires les dépenses effectuées par les Compagnies, sous la seule restriction qu'elles aient été autorisées par le ministre; toutefois, depuis la même époque, le montant maximum des travaux complémentaires que le ministre des Travaux publics peut autoriser est fixé chaque année par un article de la loi de finances.

Désormais, les Compagnies sont autorisées à prélever sur le produit net, pour la garantie d'intérêt comme pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le partage des bénéfices, les charges réelles de leurs emprunts relatifs aux dépenses des deux catégories.

781. Néanmoins, la distinction entre les travaux de premier établissement et les travaux complémentaires qui sont imputés à deux comptes différents, conserve une certaine importance. Tandis que les dépenses originelles de construction ne peuvent être, en cas de rachat, l'objet d'un remboursement total ou partiel que pour les lignes ouvertes depuis moins de quinze ans, les dépenses de travaux complémentaires sont, sur toutes les lignes, remboursées aux Compagnies rachetées sous déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel ont été exécutés ces travaux.

On voit quel intérêt s'attache à une limitation des dépenses de cette sorte et combien il est important pour l'État d'empêcher les Compagnies, lorsqu'elles transforment une de leurs installations anciennes, de reporter au second de ces comptes des sommes qui, autrefois, avaient été inscrites au premier.

782. La distinction à faire entre les travaux complémentaires et les travaux de premier établissement peut être basée sur plusieurs considérations.

Un premier système prend pour critérium la *date* à laquelle les travaux ont été effectués.

Les travaux complémentaires, identiques par leur nature à ceux de la construction première d'une ligne de chemin de fer, ne s'en distingueraient que par la date de leur exécution, qui serait nécessairement postérieure à la clôture du compte de construction de cette ligne; cette clôture continuerait à s'effectuer dans les conditions et délais fixés par les décrets de 1863-1868 sur les justifications financières (c'est-à-dire un délai de cinq ans); jusqu'à cette date, toutes les dépenses de premier établissement effectuées sur la ligne sont réputées dépenses de construction et ne peuvent affecter le compte des travaux complémentaires du réseau; après cette date, au contraire, la période des travaux complémentaires est ouverte; si l'on vient à remplacer un ouvrage existant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par un ouvrage nouveau, les dépenses relatives aux installations supprimées doivent être portées au crédit du compte des travaux complémentaires, le compte d'établissement étant clos.

783. Un deuxième système, auquel nous nous rallions sans réserve, envisage comme critérium la *nature* des travaux.

La section des Travaux publics du Conseil d'État considère, en effet, que les conventions de 1883 ne se réfèrent aux décrets sur les justifications financières que pour maintenir les formes de justification, mais non pour conserver entre les comptes de premier établissement et de de travaux complémentaires des distinctions basées sur la date des dépenses; ces distinctions n'ont plus de raison d'être avec les conventions de 1883, qui prévoient l'exécution des travaux complémentaires *à toute époque*. Pour distinguer les dépenses à imputer à chacun des deux comptes, il faut se reporter exclusivement à la nature des travaux; ceux qui se rattachent à l'exécution des projets primitifs ou qui ont pour but de mettre la ligne en état d'être exploitée doivent être considérés comme étant de premier établissement; ceux qui sont nécessités par le développement du trafic ou l'amélioration des installations doivent être classés comme travaux complémentaires.

784. C'est en ce même sens que le conseil général des Ponts et Chaussées s'est prononcé dans un avis de principe du 16 mai 1889, aux termes duquel « le compte de premier établissement et celui des travaux complémentaires sont deux comptes distincts qui coexistent et doivent être tenus parallèlement. Les dispositions qui, dans les conventions antérieures, limitaient la durée du compte de premier établissement pour l'application de la garantie d'intérêt de l'État ne sont plus en harmonie avec le régime financier des conventions de 1883; et ce compte doit désormais rester ouvert au même titre que celui des travaux complémentaires. Il ne doit être porté au compte de premier établissement que les travaux nécessaires pour mettre la ligne en service et dont l'exé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cution est prévue dans les premiers projets approuvés ou qui auraient dû y être compris d'après les prescriptions du cahier des charges. Tous les travaux dont le besoin ne se révèle que postérieurement à la mise en service de la ligne, soit que ce besoin naisse du développement du trafic, soit qu'il résulte de toute autre circonstance non prévue lors de la rédaction des projets primitifs sont indistinctement des travaux complémentaires ».

Il résulte donc des explications ainsi fournies que l'imputation des travaux dépend seulement de leur nature et non de la date à laquelle ils ont été effectués et qu'il n'y a plus de date de clôture du compte de premier établissement.

785. Cependant, en 1892, la rédaction de l'article de la loi de finances relatif aux travaux complémentaires fut modifiée dans le sens suivant : « Le montant des travaux complémentaires à exécuter en .... sur les lignes en exploitation, après la clôture (*effectuée suivant les prescriptions des décrets des* 2 *et* 6 *mai et* 6 *juin* 1863, 12 août 1868 et 4 janvier 1892 sur les justifications financières) de leurs comptes respectifs de construction et dont le ministre des Travaux publics pourra autoriser l'imputation, en ..., au compte de premier établissement, non compris le matériel roulant, est fixé à la somme de..... »

786. Était-ce donc un retour au premier système, et la référence aux décrets de 1863-1868 relative aux délais de clôture du compte impliquait-elle qu'il ne pouvait y avoir de travaux complémentaires avant l'expiration du délai de cinq années, ni de travaux de premier établissement après cette même date? L'Administration estima qu'il n'y avait là qu'une référence inexacte et persévéra dans la doctrine du Conseil d'État et du conseil général des Ponts et Chaussées. Quant à l'article de la loi de finances, reproduit chaque année et dont nous venons de critiquer la rédaction, il fut modifié dans le sens suivant par la loi de finances de 1910.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« Le montant des travaux complémentaires de premier établissement (c'est-à-dire dont la nécessité est due au développement du trafic des lignes après leur mise en exploitation) à exécuter en 1909... ».

786 *bis*. Cet article a fait disparaître une référence justement critiquée, mais sa rédaction paraît insuffisante; les travaux complémentaires peuvent, en effet, être la conséquence, non seulement du développement du trafic, mais encore du fait que les installations d'une ligne ne répondent pas aux circonstances qu'on devait normalement prévoir au moment où on a établi les plans. C'est dans ce sens que s'est prononcée, le 1er mai 1894, la section des Travaux publics du Conseil d'État, à propos de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, en déclarant qu'il fallait considérer comme travaux complémentaires, ceux qui correspondent « à des besoins nés après l'ouverture à l'exploitation ou à des circonstances qui ne devaient pas être raisonnablement prévues », au moment de la rédaction des projets.

b) *Imputation des dépenses de doubles voies.*

787. Comme nous l'avons dit, l'État peut exiger des Compagnies l'établissement d'une seconde voie sur tout ou partie des lignes à voie unique de leur réseau, à charge par lui de leur payer une annuité correspondant à l'intérêt et à l'amortissement des dépenses, jusqu'à ce que les recettes aient atteint 35,000 francs par kilomètre (1). Lorsque les recettes atteignent ce chiffre, les dépenses de pose de la seconde voie sont inscrites au compte des travaux complémentaires.

788. Certaines difficultés se sont présentées sur le mode d'évaluation de la recette kilométrique à partir de laquelle l'État ne doit plus d'annuités. S'agit-il d'une

(1) 30,000 pour la Compagnie du Nord.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

recette kilométrique moyenne sur toute une ligne ou peut-on considérer chaque tronçon isolément? Les termes des conventions ne sont pas concordants. La convention avec la Compagnie P.-L.-M. spécifie clairement qu'il faut, pour ce calcul, considérer la ligne « telle qu'elle est définie par le cahier des charges ou les conventions antérieures ». La convention avec les Compagnies de l'Est, de l'Ouest et de l'Orléans indiquent que l'inscription des dépenses au compte des travaux complémentaires s'effectue quand la recette kilométrique atteint 35,000 francs « par section principale ». La convention avec la Compagnie du Nord porte simplement « par section ».

La jurisprudence du Conseil d'État semble s'être prononcée en ce sens qu'on doit considérer la ligne qui a fait l'objet de la réquisition dans son ensemble et qu'on ne saurait la fractionner (1).

Pour déterminer la recette brute, il convient de prendre comme base le trafic réellement constaté sur la section, et on ne saurait y ajouter fictivement le produit de transports ayant emprunté d'autres lignes plus longues, quoique plus faciles à exploiter, alors surtout qu'il n'est relevé, à la charge de la Compagnie, aucun fait de détournement de trafic arbitraire et motivé par l'intention d'éluder la clause de suppression de l'annuité (2).

c) *Distinction des dépenses d'établissement et des dépenses d'exploitation.*

789. Il importe de distinguer avec soin les dépenses qui doivent être portées au compte capital de celles qui constituent des dépenses d'exploitation. Les Compagnies peuvent en effet, suivant leur situation financière, avoir intérêt à charger l'un ou l'autre de ces comptes.

---

(1) V. C. d'Et. cont. *Nord*, 11 novembre 1887; *Est*, 21 mars 1903, 5 août 1908.
(2) C. d'Et. cont., *Ouest*, 1er mars 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Si elles recourent à la garantie d'intérêt, elles ont avantage à charger le compte d'exploitation, car l'intérêt qu'elles doivent à l'État à raison des avances qu'elles en reçoivent est moins onéreux que les charges d'intérêt et d'amortissement qu'elles auraient à supporter du chef d'un emprunt. Inversement, si elles ont la liberté de leur dividende, elles ont intérêt, en vue d'accroître les sommes qu'elles peuvent distribuer à leurs actionnaires, à charger le compte d'établissement, en diminuant leurs dépenses d'exploitation.

790. En principe, doivent seules être portées au compte de premier établissement les dépenses qui accroissent la valeur du capital initial; les dépenses d'exploitation sont celles que nécessite le fonctionnement du service.

Dans la pratique, cette règle n'a pas toujours été appliquée dans toute sa rigueur, car il est souvent difficile d'établir une démarcation nette entre ces deux catégories de dépenses.

Ainsi, les dépenses d'établissement de certains ouvrages de peu d'importance ont été laissées au compte d'exploitation. Il en a été de même des dépenses faites pour des ouvrages qui ne constituaient que de simples modifications d'ouvrages préexistants. En cette matière, la commission de vérification des comptes ne peut statuer, on le comprend, que par des décisions d'espèces (1).

791. En ce qui concerne la transformation des ouvrages, procurant une plus-value, la pratique a fait une distinction entre les plus-values de quantité et les plus-values de qualité.

Quand les Compagnies renouvellent leurs installations en matériaux de meilleure qualité, on considère qu'elles ne font qu'une dépense d'entretien bien entendue; quand, au contraire, elles ajoutent du matériel au matériel déjà

---

(1) V. pour la réfection du tablier d'un pont. C. d'Et. cont., *Ouest*, 26 janvier 1883; *Dakar-Saint-Louis*, 21 juin 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

existant, on admet qu'elles font une dépense de premier établissement.

C'est ainsi que le remplacement des rails en fer par des rails en acier doit être supporté par le compte d'exploitation (1), tandis que la reconstruction de réservoirs avec des dimensions plus grandes, l'installation de plaques tournantes ou de grues d'une dimension plus forte donnent lieu à une imputation au compte de premier établissement.

Mais, nous le répétons, la question est avant tout une question d'espèce, et les règles sus-énoncées doivent être considérées comme de simples indications.

d) *Plus-values positives ou négatives.*

792. Le compte de premier établissement étant un compte capital, les travaux effectués sur une ligne ne peuvent être imputés à ce compte que dans la mesure où ils procurent un accroissement du capital.

Il en résulte que, si les travaux initiaux de construction entrent en compte pour leur montant intégral, il n'en est pas de même de ceux qui ont pour but la substitution d'appareils ou d'ouvrages nouveaux à des appareils ou ouvrages anciens. Il est naturel, en effet, que l'on ne fasse pas entrer en compte les dépenses correspondant à la part de ces travaux qui n'augmente pas le capital; ce sont, en réalité, des dépenses d'entretien.

C'est cette règle que consacre, au surplus, l'article annuel de la loi de finances qui dispose :

« En ce qui touche les travaux complémentaires ayant pour but le remplacement d'ouvrages anciens par des ouvrages nouveaux, il ne pourra être imputé, sur les sommes sus-énoncées, que *les plus-values positives ou négatives* des installations nouvelles sur les installations qu'elles auront remplacées ».

---

(1) C. d'Et. cont., 15 juin 1877, *Compagnie d'Orléans.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La plus-value peut, en effet, être négative si l'ouvrage nouveau coûte moins que l'ouvrage remplacé. Il y a lieu, dans ce cas, d'imputer au compte d'exploitation la différence entre le coût des deux ouvrages.

Ce sont ces principes que la commission de vérification avait dégagés dans les termes suivants, par un avis du 7 juin 1889: « La règle générale est que les frais d'installation d'un nouvel ouvrage viennent modifier le capital de la ligne sur laquelle il est établi, ou, en d'autres termes, son compte d'établissement. D'un autre côté, il est essentiel, pour l'éventualité du rachat comme pour le jeu annuel de la garantie d'intérêt, que ce compte ne présente pas de double emploi et qu'il ne reste chargé que des dépenses ayant conservé le caractère d'utilité qui les avait déterminées à l'origine. Dès lors, la valeur de l'objet remplacé et devenu inutile doit être retranchée du capital de la ligne comme le serait celle d'une gare abandonnée ou d'un tronçon délaissé par suite d'une rectification. Cette déduction s'opère au moyen d'un transfert au compte de l'exploitation, laquelle se trouve ainsi rembourser la dépense dont elle a profité, jusqu'au jour du remplacement, et dont elle cessera de profiter à l'avenir. La somme ainsi reportée à l'exploitation doit, d'ailleurs, être égale à la dépense d'installation primitive, puisque c'est pour le chiffre de cette dépense que l'objet supprimé figure au compte d'établissement ».

Cette solution doit s'appliquer à toutes les hypothèses, que le prix de revient du nouvel ouvrage soit supérieur, égal ou inférieur à celui de l'ancien.

B) — *Compte d'exploitation.*

Le compte d'exploitation comprend deux parties, dont l'une est relative aux dépenses et l'autre aux recettes de l'exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE PREMIER. — *Dépenses d'exploitation.*

793. Aux termes de l'article 12 des règlements de 1863-1868, les frais annuels d'entretien et d'exploitation comprennent :

1° Toutes les dépenses qui, à partir du 1er janvier qui a suivi la mise en service de chaque ligne, ont été faites dans un but d'utilité pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'administration du chemin de fer et de ses dépendances, à l'exclusion des dépenses à porter au compte de premier établissement;

2° Les contributions de toute nature payées par la Compagnie;

3° Les frais d'entretien et d'exploitation des propriétés immobilières jusqu'à leur aliénation;

4° Le prélèvement opéré pour la réserve, conformément aux statuts;

5° Les prélèvements ou versements faits au profit des employés de la Compagnie.

L'article 12 des décrets de 1863-1868 stipule que ne sont pas compris dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation :

1° L'intérêt et l'amortissement des emprunts, notamment de ceux que la Compagnie aura contractés pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État;

2° Les frais concernant des établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation, soit du chemin de fer, soit des canaux concédés ou affermés.

794. Les conventions de 1883 ont énuméré, d'une façon plus complète, les dépenses d'exploitation. Elles comprennent notamment, parmi ces dernières, les sommes consacrées par la Compagnie à la constitution des retraites de ses employés, les versements aux caisses de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les indemnités relatives aux accidents, pertes, avaries et les dommages causés par les incendies, les subventions aux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

correspondances par voie de terre ou par voie d'eau, ainsi que les charges résultant des engagements de toute nature que la Compagnie pourra contracter, avec l'assentiment du ministre des Travaux publics, vis-à-vis des concessionnaires de chemins de fer reliés avec ces lignes ou en correspondance avec elles.

Il convient d'examiner la nature de certaines de ces dépenses.

a) 795. Pour pouvoir être portées en compte, ces dépenses doivent, tout d'abord, avoir été faites *dans un but d'utilité.*

C'est ainsi que des souscriptions en faveur de victimes d'inondations, d'épidémies, des dons à des bureaux de bienfaisance, à des maisons de secours, des gratifications excessives allouées à des agents, des subventions à la presse n'ont pas été admises. Par contre, on a reconnu que des dépenses pouvant faciliter le recrutement du personnel, des subventions allouées à des écoles fréquentées par les enfants des agents, etc., présentaient un caractère suffisant d'utilité pour figurer parmi les dépenses d'exploitation (1).

En ce qui concerne les indemnités dues aux voyageurs victimes des accidents, la jurisprudence les rejetait du compte (2). Mais les conventions de 1883 les ont admises en compte d'une façon générale et absolue (3).

b) 796. Les décrets de 1863-1868 indiquent comme dépenses d'exploitation, les contributions de toute nature. Les seuls impôts qui figurent dans les comptes des Compagnies sont ceux qui sont directement payés par elles,

---

(1) C. d'Et. cont., *P.-L.-M.*, 1er décembre 1893; *Dakar-Saint-Louis*, 4 août 1893; *P.-L.-M.*, 13 juillet 1900.

(2) C. d'Et. cont., 11 mai 1883, *P.-L.-M.*, le Conseil d'Etat admettait cependant les dépenses nécessitées par la réfection du matériel détérioré par ces accidents.

(3) Ces dispositions ne sauraient avoir un effet rétroactif et s'appliquer à des accidents antérieurs à ces conventions. C. d'Et. 16 novembre 1892, *P.-L.-M.*; 27 juillet 1894, *P.-L.-M.*; 28 juillet 1905, *P.-L.-M.*; 21 novemcre 1908, *P.-L.-M.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c'est-à-dire comme nous le verrons : l'impôt foncier, la patente, l'impôt des portes et fenêtres, la taxe des biens de mainmorte et l'impôt du timbre. En ce qui concerne cette dernière contribution, l'imputation au compte d'exploitation du timbre des obligations et des actions a donné lieu à des difficultés. C'est ainsi qu'en 1878, la Compagnie P.-L.-M. ayant émis des obligations pour la transformation en annuités d'une subvention en capital, le ministre soutint que le droit d'abonnement des obligations au timbre devait rester à la charge de la Compagnie; il faisait valoir que, lors de la convention, les deux parties avaient admis l'équivalence du paiement en capital et du paiement en annuités; que, dès lors, l'adoption de ce dernier mode de libération ne devait pas avoir pour conséquence d'augmenter les charges de la garantie. Le Conseil d'État (1) n'a pas admis cette prétention et a décidé, au contraire, que le timbre des obligations rentrait dans la catégorie des contributions de toute nature visées par le règlement de 1863.

Dans une espèce particulière, il a adopté la solution contraire pour le timbre des actions (2), par les motifs que les droits de timbre étaient une charge accessoire de la constitution du capital-actions, affecté par les conventions à l'exécution des travaux d'établissement, et que le fait qu'une Compagnie aurait usé de la faculté d'acquitter lesdits droits par voie d'abonnement annuel, ne saurait les faire rentrer dans les frais d'exploitation.

c) 797. Rentrent également dans les dépenses d'exploitation, les prélèvements opérés pour la réserve statutaire servant à faire face aux dépenses imprévues, à l'exclusion des prélèvements opérés sur les produits nets pour les réserves extraordinaires (3).

---

(1) C. d'Et. cont., *P.-L.-M.*, 4 mars 1881.

(2) C. d'Et. cont., 4 août 1893, *Dakar-Saint-Louis* 13 janvier 1888 et 24 mai 1901.

(3) La quotité des prélèvements annuels est fixée pour chaque Compagnie à un certain pourcentage du produit net (1 à 5 0/0) décroissant généralement avec l'augmentation de la réserve. La

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d) 798. Les Compagnies ont créé, en faveur de leur personnel, des caisses de retraites, de secours et de prévoyance. Les dépenses qu'elles assument de ce chef sont des dépenses d'exploitation. Antérieurement à la loi du 27 décembre 1890, les ministres des Travaux publics et des Finances avaient rejeté du compte d'exploitation, comme constituant des libéralités, certaines pensions supplémentaires accordées par les Compagnies à des agents n'ayant pas droit à retraite ou n'ayant droit qu'à des allocations jugées par elles insuffisantes. Le Conseil d'État a repoussé cette interprétation. Il a admis que, si les allocations exagérées et faites sans utilité devaient être laissées à la charge des Compagnies, par contre, toutes les dépenses faites par elles et qui ont le caractère de traitements, de suppléments de traitement ou de pensions constituent au premier chef des dépenses d'exploitation (1).

Depuis les lois des 27 décembre 1890 et 21 juillet 1909, la question n'est plus discutée.

e) 799. Quoique les résultats des traités conclus, avec l'autorisation du ministre des Travaux publics, par les Compagnies avec les entreprises de transport aient toujours été admis à figurer dans le compte d'exploitation, les Compagnies de l'Est et de l'Ouest demandèrent, en 1875, l'insertion d'une clause formelle dans leurs conventions; en 1883, toutes les conventions ont, en des termes plus ou moins précis, compris dans les dépenses d'exploitation les charges résultant des engagements de toute nature contractés par les Compagnies vis-à-vis des concessionnaires de transport reliés avec leurs lignes ou en correspondance avec elles. La rédaction de la convention avec le Nord, particulièrement explicite, vise « les

---

réserve est d'ailleurs limitée à un maximum qui varie suivant les Compagnies de 3 à 10 millions.

(1) C. d'Et. cont., 1er décembre 1893, *P.-L.-M.*; 20 mars 1903, *Est*; 30 mars 1906, *P.-L.-M.*; 20 juillet 1906, *Est*; 14 novembre, 1884, *Ouest*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

traités par lesquels la Compagnie a prêté son concours financier à diverses sociétés pour la construction en France de chemins de fer correspondants ».

Quand les Compagnies exploitent elles-mêmes des lignes secondaires à la place des concessionnaires, elles peuvent être autorisées, par lois spéciales, à porter à leurs comptes d'exploitation les dépenses de ces lignes; mais, le plus souvent, elles les exploitent à leurs risques et périls (1).

f) 800. Le fonds fixe d'amortissement des actions figurait parmi les dépenses d'exploitation définies par les conventions de 1875, pour deux Compagnies : l'Est et l'Ouest. La convention de 1883 passée avec la Compagnie de l'Ouest a seule reproduit cette disposition; pour l'Est, celle de 1875 a continué à être appliquée. Quant aux Compagnies du Nord et de l'Orléans, les conventions de 1883 ont inscrit l'amortissement des actions parmi les dépenses qui pourraient être prélevées sur le produit net. Il en est de même pour la Compagnie P.-L.-M., les conventions des 17 octobre 1892 et 29 janvier 1899 étant formelles sur ce point.

g) 801. Une question qui a soulevé des discussions sérieuses au Parlement est celle de l'imputation des pertes éprouvées par les Compagnies de chemins de fer dans leurs placements.

Le 25 juin 1868, le ministre des Travaux publics déclarait, au Corps législatif, que les pertes résultant de mauvais placements des Compagnies ne pouvaient pas être considérées comme des dépenses d'exploitation et qu'elles devaient être supportées par le domaine réservé des actionnaires.

Cette déclaration avait été motivée par l'examen des comptes de l'exercice 1855 de la compagnie d'Orléans, où figurait une perte résultant de la faillite du Sous-comptoir des chemins de fer. Cet établissement avait été

---

(1) C. d'Et. cont., 27 juillet 1900, *Nord*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

créé en 1850 par les grandes Compagnies en vue de faciliter à leurs porteurs d'actions et d'obligations les moyens de contracter des emprunts auprès du Comptoir d'escompte de Paris.

La compagnie d'Orléans protesta contre la thèse du ministre, déclarant que, si on rejetait l'imputation au compte d'exploitation des pertes de ses placements, elle cesserait d'y imputer les bénéfices qu'elle en retirait habituellement.

La commission de vérification des comptes, saisie de la question, émit l'avis suivant qui nous paraît très sage :

« La commission a pensé que la Compagnie donnait aux paroles prononcées par le ministre à la Chambre une portée qu'elles n'ont pas. Sans doute, on ne saurait admettre d'une manière absolue que la garantie de l'État vienne couvrir les pertes que peuvent amener les opérations engagées par une Compagnie, mais on pourrait certainement accepter comme dépenses de l'exploitation des pertes éprouvées sur des placements sérieux résultant de circonstances accidentelles que la prudence n'aurait pas permis de prévoir. »

Examinant l'affaire au fond, la commission, estimant que la Compagnie avait fait un placement sérieux, mais avait manqué aux règles élémentaires de prudence et de surveillance de son préposé (1), émit l'avis que la Compagnie devait prélever les pertes sur les sommes dont elle pouvait disposer en dehors de la garantie de l'État.

802. La même question s'est posée à nouveau, pour la même Compagnie, à l'occasion des opérations faites avec M. Cronier qui laissèrent, au détriment de la Compagnie, une perte de plusieurs millions. Elle motiva une interpellation de MM. Berthet et Bourrat, qui fut développée, le 28 novembre 1905, à la Chambre des députés et qui se termina par le vote de l'ordre du jour suivant :

« La Chambre, confiante dans le ministre des Travaux

(1) Absence de contrôle; comptabilité nulle; pas d'inventaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

publics pour garantir les finances de l'État de toute conséquence des opérations de banque faites par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, l'invite à étudier et à prendre d'urgence toutes les mesures propres à empêcher, de la part de toutes les Compagnies subventionnées ou garanties par l'État, le retour de semblables agissements et à faire supporter par les administrateurs les pertes résultant des opérations Cronier. »

La commission de vérification des comptes émit le 14 novembre 1905, l'avis que, dans ce cas encore, la Compagnie avait manqué de prudence et que les pertes subies devaient être imputées intégralement au compte de la réserve des actionnaires. Le ministre des Travaux publics prit, le 24 novembre 1905, une décision conforme, devant laquelle la Compagnie s'inclina (1).

Article 2. — *Recettes d'exploitation.*

803. D'après les règlements de 1863-1868, le compte des recettes comprend distinctement, d'une part, pour l'ancien réseau, d'autre part pour le nouveau réseau, les produits bruts de toute nature autres que ceux provenant d'établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation soit du chemin de fer, soit des canaux concédés ou affermés. Les produits des immeubles à aliéner y sont portés jusqu'au jour de l'aliénation. Depuis 1883, cette dualité de comptes a disparu et il n'est plus tenu pour toutes les Compagnies qu'un compte unique.

804. Les conventions de 1883 passées avec la Compagnie de l'Est (art. 9) et avec la Compagnie de l'Ouest (art. 9) ont seules indiqué les éléments du compte des recettes. L'énumération qu'elles donnent est d'ailleurs purement énonciative et doit être considérée comme s'appliquant à toutes les Compagnies.

---

(1) V. rapport à l'assemblée générale des actionnaires de 1906, pages 63 et suivantes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

D'après ces articles, on doit comprendre dans le compte des recettes :

1° Toutes les recettes des lignes en exploitation complète, y compris la part revenant à la Compagnie des produits des chemins de petite et grande ceintures et de ceux des lignes exploitées par la Compagnie pour le compte de tiers, avec l'approbation du Gouvernement;

2° Les annuités reçues par la Compagnie, en représentation des subventions et des participations de l'État pour la construction des lignes concédées, tant par les conventions antérieures que par la présente convention, au fur et à mesure de l'entrée de chacune des lignes dans le compte de l'exploitation complète (1);

3° Les annuités reçues par la Compagnie pour la couvrir de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses de seconde voie, établies sur l'ordre du ministre des Travaux publics;

4° L'annuité reçue par la Compagnie pour couvrir l'emprunt spécial émis par elle en remplacement des insuffisances non payées par l'État pour les exercices de 1871 et 1872 (2);

5° Pour la Compagnie de l'Est, seulement, l'annuité représentant les prix de rachat des lignes cédées à l'Allemagne.

805. Les recettes de l'exploitation comprennent non seulement les sommes payées par les voyageurs et les marchandises, mais également de nombreuses recettes accessoires.

C'est ainsi, tout d'abord, que les transports en service doivent donner lieu à des perceptions inscrites au compte des recettes. Ces transports, soumis à des tarifs réduits, sont notamment : les transports effectués pour l'entretien de la voie, pour les services de l'exploitation, du matériel et de la traction, les transports destinés au ravitaillement des agents de la Compagnie (3). Pour les

---

(1) V. sur les comptes d'annuités n^{os} 822 et s.
(2) Sauf pour l'Ouest qui a été payé en capital.
(3) C. d'Et. cont., *Bône-Guelma*, 3 août 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

transports du service de la construction, on a fait observer que les matériaux livrés par les entrepreneurs et transportés à leurs frais étaient soumis au tarif ordinaire, et qu'il était dès lors naturel d'appliquer le même tarif aux transports effectués par les Compagnies lorsque celles-ci exécutent elles-mêmes les travaux. Mais le ministre des Travaux publics, considérant que, d'après les conventions, les Compagnies ne peuvent faire entrer en compte que leurs dépenses réelles, a arrêté, pour ces transports, un tarif représentant aussi exactement que possible le prix de revient.

On peut encore citer comme recettes accessoires les bénéfices réalisés par les Compagnies par suite du non-paiement des coupons prescrits et les bénéfices résultant du placement de leurs fonds de roulement.

Article 3. — *Caractère du compte d'exploitation.*

806. Généralement, un compte annuel a pour but soit d'établir le montant des droits constatés, soit de déterminer la somme des produits recouvrés pendant l'année considérée; on comprend, en effet, qu'une dépense ou une recette puisse être imputée soit à l'exercice dans lequel les faits générateurs de cette dépense ou de cette recette se sont produits, soit à l'exercice dans lequel la recette a été encaissée et la dépense soldée.

Les comptes des Compagnies qui rentrent dans la deuxième catégorie sont des comptes de caisse ayant pour objet de faire apparaître les recettes et les dépenses effectuées matériellement au cours d'un exercice déterminé (1).

807. La jurisprudence du Conseil d'État, qui est aujourd'hui définitivement fixée en ce sens, avait paru primi-

(1) En pratique, on accorde aux Compagnies une tolérance de 15 à 20 jours pour les opérations matérielles du paiement et on admet au compte afférent à une année des dépenses soldées jusqu'au 15 ou 20 janvier de l'année suivante.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tivement hésitante. Dans son arrêt du 12 juin 1874, le Conseil avait admis, en effet, que les dépenses *constatées* avant la clôture d'un exercice devaient être portées au compte de cet exercice, quand même elles ne seraient payées que plus tard; par exemple, le montant des détaxes reconnues justifiées devait être porté au compte de l'exercice pendant lequel avait eu lieu la constatation. De même, les recettes d'exploitation devaient être portées au compte de l'exercice pendant lequel elles avaient été constatées quand même leur encaissement n'aurait eu lieu que postérieurement. Le même arrêt refusait cependant à la Compagnie le droit d'inscrire en dépenses une somme destinée à pourvoir aux restitutions dont la nécessité viendrait à être ultérieurement établie, et d'inscrire en recettes des sommes dont la rentrée était, par suite de litiges ou de solvabilité douteuse des débiteurs, manifestement incertaine.

La même année, le Conseil d'État eut à statuer sur la prétention émise par la Compagnie d'Orléans de porter au compte des dépenses une somme représentant l'usure annuelle de son matériel, et de constituer ainsi une réserve, où elle puiserait quand ses besoins seraient supérieurs à la somme prévue pour l'année. Cette prétention fut à juste titre condamnée (1).

808. Postérieurement à ces deux arrêts, la jurisprudence semble avoir appliqué, d'une façon singulièrement plus stricte, le système du compte de caisse. Elle n'a admis en recettes ou en dépenses que des recettes effectivement encaissées et des dépenses réellement acquittées. C'est ainsi qu'elle a décidé que :

a) le montant de traitements frappés d'opposition et restés à la disposition de la Compagnie, ne constitue pas une dépense actuelle à inscrire au compte de la garantie (2);

---

(1) C. d'Et. cont., *Orléans*, 24 juillet 1874.
(2) C. d'Et. cont., *Ouest*, 14 novembre 1884.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b) les avances faites à l'État doivent être imputées à l'exercice pendant lequel lesdites avances ont été réellement versées, quoique s'appliquant à des travaux effectués pendant l'exercice précédent (1);

c) le prix des locomotives doit être porté au compte de l'exercice pendant lequel elles ont été payées et non au compte de l'exercice pendant lequel elles ont été achetées (2).

809. Dès lors qu'un exercice doit supporter l'intégralité des charges y afférentes, la question s'est posée de savoir à quel exercice devait être imputé le montant de dépenses résultant d'un fait unique, mais payables par annuités.

Cette difficulté s'est présentée à l'occasion des pensions dont les Compagnies sont débitrices à l'égard des victimes d'accidents; ces pensions doivent-elles figurer en capital au compte de l'exercice où la responsabilité de la Compagnie a été engagée ou doivent-elles figurer seulement pour le montant des arrérages aux divers exercices pendant lesquels la pension aura été servie?

C'est dans le premier sens que s'est prononcé le Conseil d'État (3) par les motifs « que chaque exercice doit supporter la charge de tous les frais d'exploitation survenus pendant sa durée et qu'ainsi les indemnités pour accidents, qui sont comprises aux termes des conventions dans les dépenses d'exploitation auxquelles s'applique la garantie, doivent être portées intégralement au compte de l'exercice où la responsabilité de la Compagnie a été reconnue, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre celles qui sont payables en capital et celles qui sont allouées sous forme de rente viagère, que, dès lors, il y a lieu d'inscrire les pensions à ce compte, non pour leurs arrérages, mais pour le capital qui les représente, d'après les tarifs en usage.

---

(1) C. d'Et. cont., *P.-L.-M.*, 25 mars 1898.
(2) C. d'Et. cont., 7 juin 1907. *Economiques.*
(3) C. d'Et. cont., 20 juillet 1906, *Est*; 25 juillet 1908, *Midi.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Néanmoins, le Conseil n'a admis ce système qu'à la double condition que, d'une part, l'imputation au compte d'un exercice du capital des pensions y afférentes ne constitue pas une simple opération d'écritures, mais une charge effective de l'exploitation et que, d'autre part, le fonctionnement de la caisse des pensions pour accidents soit entouré de garanties spéciales.

Article 4. — *Compte d'exploitation partielle.*

810. La plupart des conventions passées entre l'État et les Compagnies pour la construction du second réseau prévoyaient que, pendant un délai plus ou moins long, les déficits des lignes de ce réseau, c'est-à-dire la différence entre les charges des obligations émises pour leur construction et les recettes nettes de leur exploitation, viendraient s'ajouter au compte de premier établissement. Ce système était basé sur cette idée que l'on ne doit admettre une ligne au compte d'exploitation que lorsqu'elle a un trafic normal. Cette disposition avait un intérêt double. Pour les Compagnies, tout d'abord, elle évitait que la mise en service de lignes nouvelles ne déprimât les recettes antérieures. Pour l'État, en reportant au compte d'établissement les insuffisances de l'exploitation, elle empêchait le grossissement des appels à la garantie d'intérêt.

811. Les conventions de 1883 ont généralisé ce système, en en modifiant les modalités.

Les Compagnies sont divisées en deux groupes :

Pour le premier, qui comprend les Compagnies du Nord, de l'Orléans, du P.-L.-M. et du Midi, les conventions prévoient que « jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement des lignes ajoutées au réseau de la Compagnie, les frais d'exploitation, les intérêts et l'amortissement des dépenses à la charge de la Compagnie, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'insuffisance, la Compagnie pourra (ou « aura la faculté de ») (1) les porter au compte de premier établissement ».

Les conventions avec le P.-L.-M. et le Midi étendent ces dispositions aux lignes concédées en 1875 et indiquent également comme terme l'achèvement des lignes concédées en 1883.

Le deuxième groupe comprend les Compagnies de l'Est et de l'Ouest. Les conventions prévoient que « jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article premier de la présente convention, ces lignes et celles comprises dans la convention du 31 décembre 1875 donneront lieu à l'ouverture d'un compte provisoire dit d'exploitation partielle. On portera chaque année à ce compte, d'une part, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation et les dépenses nécessitées par cette exploitation, d'autre part, les recettes d'exploitation, les annuités correspondant à la part contributive de l'État dans leur construction, les excédents du revenu net des lignes en exploitation complète déversés au compte des lignes en exploitation partielle, comme il est dit à l'article 10.

« En cas d'insuffisance des recettes, l'excédent de charges sera porté au compte de premier établissement.

« Chaque année, la Compagnie devra reporter au compte d'exploitation complète celles des lignes terminées dont les charges pourront être, d'une manière continue, couvertes par l'excédent du revenu net déversé les années précédentes du compte des lignes en exploitation complète au compte des lignes en exploitation partielle. »

De l'ensemble de ces conventions il résulte, d'une part, que le terme adopté pour la clôture des comptes d'exploitation partielle est, en principe, fixé à l'époque de l'achèvement complet des lignes concédées en 1883; d'autre

1) La rédaction varie suivant les conventions.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

part, que cette imputation des charges au compte de premier établissement est obligatoire pour trois Compagnies (1), facultative pour deux autres (2), qu'enfin pour la Compagnie du Nord, étant donné le libellé de la convention, chacune des parties peut réclamer l'application de la clause.

812. Le système des comptes d'exploitation partielle aboutissait à charger l'avenir pour décharger le présent, dans une mesure rendue très lourde par l'allongement considérable du délai primitivement prévu pour l'exécution du réseau de 1883. En présence des inconvénients constatés, diverses conventions sont intervenues pour clore les comptes d'exploitation partielle (3).

Pour l'avenir, les lignes des Compagnies du Nord, du P.-L.-M., de l'Est, du Midi et de l'Ouest, à construire, en construction, ou partiellement exploitées, doivent dorénavant être inscrites au compte de la garantie et leurs produits être imputés au compte d'exploitation, à partir du 1er janvier qui suit leur mise en exploitation dans toute leur étendue. Pour l'Orléans, le rattachement au compte d'exploitation n'est effectué qu'à l'expiration d'un délai de cinq ans, compté à partir de la même époque.

Jusque-là, les charges effectives des sommes dépensées par les Compagnies pour l'exécution des lignes neuves et leur mise en service doivent être payées au moyen de

---

(1) Est, Ouest, Midi.

(2) P.-L.-M., Orléans.

(3) Pour la Compagnie du Nord, la date de clôture est fixée au 1er janvier 1899 (convention du 3 juin 1901, art. 4); pour l'Est au 1er janvier 1890 (convention du 20 avril 1889, art. 1er); pour l'Ouest au 1er janvier 1890, pour les lignes comprises dans la convention du 31 décembre 1875 et au 1er janvier 1892, pour les lignes de la convention de 1883 (conventions du 20 juin 1889 et du 24 novembre 1891); pour l'Orléans la convention du 10 décembre 1891 stipule que chaque ligne sera rattachée au compte unique d'exploitation à l'expiration d'un délai de cinq ans à dater du 1er janvier, qui suit la mise en exploitation de la ligne entière; pour le P.-L.-M. le compte d'exploitation partielle a été clos à des dates variables pour toutes les lignes ouvertes antérieurement à 1898 (conventions du 17 octobre 1892 et du 20 janvier 1899); pour le Midi, la date de clôture a été fixée au 1er janvier 1891 (convention du 16 octobre 1890).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ses produits nets et, en cas d'insuffisance, portées au compte de premier établissement.

813. La convention du 17 octobre 1892 avec la Compagnie P.-L.-M. contient une disposition spéciale : « La Compagnie aura la faculté de reporter au compte de premier établissement les insuffisances des lignes qui auraient été le plus récemment ouvertes à l'exploitation, jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour équilibrer, avec les produits nets du compte unique d'exploitation augmentés de la garantie accordée par l'État pour les lignes composant le nouveau réseau, les charges effectives de ces lignes, ainsi que les prélèvements prévus par l'article 11 de la convention des 26 mai et 9 juillet 1883. »

C) — *Dépenses communes.*

814. Nous avons indiqué quelle est la nature des dépenses qu'il convient d'imputer à chacun des comptes que nous venons d'étudier; mais il est des dépenses pour lesquelles l'imputation ne peut se faire d'une façon aussi simple, parce qu'elles se rapportent, à la fois, à des opérations ou des travaux de natures différentes, et qu'il est impossible de faire une séparation exacte entre les parts afférentes à chacun des comptes intéressés. On ne peut alors procéder que par approximation, en effectuant une ventilation. Nous examinerons successivement quatre cas.

a) *Dépenses communes à l'exploitation et à la construction.*

815. Parmi ces dépenses, nous citerons notamment les frais généraux d'administration qui ne peuvent être spécialisés; leur répartition se fait généralement au prorata du principal des dépenses imputables à chacun des comptes entre lesquels elles doivent être ventilées.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b) *Dépenses communes à l'ancien et au nouveau réseau d'une même Compagnie.*

816. Sous l'empire des conventions antérieures à celles de 1883, il y avait lieu, pour toutes les Compagnies, de répartir les dépenses entre l'ancien et le nouveau réseau, puisque la distinction entre ces deux réseaux constituait la base des conventions. Depuis 1883, cette répartition n'a plus d'intérêt que pour deux Compagnies : le Nord et le P.-L.-M.

Les dépenses communes sont relatives au matériel roulant et aux gares communes.

En ce qui concerne le matériel roulant, les conventions de 1883 ont fait une répartition forfaitaire entre les deux résaux du matériel alors existant. La répartition du matériel supplémentaire se fait, en principe, au prorata des parcours des trains, et la commission de vérification veille à ce que les chiffres attribués à l'ancien réseau ne soient pas diminués.

En ce qui concerne les gares communes, la répartition des dépenses a généralement lieu au prorata du nombre des branches.

c) *Dépenses communes à deux réseaux français.*

817. Quand une Compagnie emprunte pour ses transports la voie ou les installations d'une autre Compagnie, il est nécessaire de procéder entre elles à une répartition de certaines dépenses et de certaines recettes qui ne peuvent être spécialisées.

Lorsqu'une gare est commune à deux Compagnies, l'article 61 du cahier des charges spécifie que la Compagnie sur laquelle s'embranche une ligne nouvelle ne doit supporter, à raison de cet embranchement, aucune dépense particulière.

Dans le cas de construction d'une gare commune, le capital d'établissement est fourni par l'une des Compa-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gnies qui reçoit en rémunération une redevance des autres Compagnies. Dans le cas de construction, comme dans celui d'agrandissement, les sommes dépensées sont portées au compte d'établissement, et les redevances au compte d'exploitation (1). Les installations annexes spéciales à une Compagnie restent à son compte.

Pratiquement, des arrangements interviennent entre les Compagnies pour régler la répartition des dépenses.

818. En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, la base de répartition varie selon les cas. La plus habituelle consiste à faire la répartition au prorata du nombre des directions ou des branches qui aboutissent à la gare ; parfois on applique des coefficients aux différentes branches pour tenir compte de leur importance respective.

La répartition peut se faire également soit au prorata du nombre des voies principales, soit d'après la recette locale effectuée par chaque Compagnie. Ce dernier mode de répartition est le moins employé; il a, en effet, le défaut de tenir compte d'éléments disparates, et de négliger par contre le trafic de transit, ainsi que la longueur des parcours effectués sur chaque branche, inconvénient qui apparaît particulièrement sérieux pour les gares communes à une grande ligne et à une ligne de banlieue.

Quant aux recettes communes, les taxes de transport, d'enregistrement, de manutention, de transmission sont, en général, réparties proportionnellement au nombre des kilomètres parcourus; les produits des taxes de magasinage et de consigne, les recettes provenant des buffets, de l'affichage ainsi que les redevances analogues sont réparties dans la même proportion que les dépenses.

d) *Pénétration en territoire étranger.*

819. Certaines Compagnies exploitent des lignes situées en territoire étranger qui constituent des prolongements

(1) C. d'Et. Cont. *P.-L.-M.*, 26 juin 1896, 13 juillet 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de lignes françaises. C'est ainsi que la Compagnie P.-L.-M. exploite une ligne de Lyon à Genève, située partiellement en Suisse, ainsi qu'une ligne allant d'Évian à l'extrémité du lac de Genève. La Compagnie du Nord exploite de même, en Belgique, un réseau d'une longueur totale de 170 kilomètres, formé de quatre lignes concédées par le gouvernement belge par actes de concession des 28 mai 1845 (Erquelines à Charleroi), 20 juin 1845 (Namur à Liége et Namur à Givet), 1854 (Mons à Hautmont), lignes que la Compagnie du Nord a prises à bail par des traités approuvés par l'assemblée générale de ses actionnaires, respectivement les 30 novembre 1854, 20 décembre 1854, 4 avril 1859, 4 juin 1858.

Nous avons déjà dit qu'en principe ces lignes sont établies et exploitées en dehors de tout contrôle du Gouvernement français. Les accords de la Compagnie du Nord relatifs à son réseau belge ont été communiqués au ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics de l'époque, qui s'est contenté d'accuser réception de cette communication. Dans certains cas exceptionnels, des autorisations expresses ont été accordées; c'est ainsi que la Compagnie de l'Est (1) a obtenu cette autorisation pour certaines lignes du grand-duché de Luxembourg; de même, la Compagnie du Midi a été autorisée par la loi du 23 mars 1874 à comprendre dans ses comptes de garantie et de partage l'avance annuelle qu'elle a faite à la Société des chemins de fer de Barcelone pour l'achèvement de la section de Gérone à la frontière française; de même, depuis 1883, la Compagnie P.-L.-M. a été autorisée à faire figurer dans ses comptes les dépenses de la ligne d'Évian à l'extrémité du lac de Genève.

820. Le principe suivant lequel toute portion de ligne située en territoire étranger est exploitée au compte particulier de la Compagnie a été cependant combattu devant

(1) V. *infra* n° 896.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le Conseil d'État statuant au contentieux par la Compagnie P.-L.-M. Cette dernière soutenait que ses lignes situées à l'étranger constituaient autant de services de correspondance dont les résultats devaient être compris dans le compte annuel de l'exploitation, aux termes de l'article 10 de la convention de 1883.

Le ministre des Travaux publics répondait, d'une part, que le Gouvernement n'avait pas autorisé la Compagnie à exploiter la ligne suisse et, d'autre part, qu'un service de correspondance supposait deux concessionnaires différents. En réalité, comme le faisait remarquer M. Le Vavasseur de Précourt, commissaire du Gouvernement, la correspondance est un fait matériel, dérivant de l'existence de deux lignes, exploitées ou non par le même entrepreneur, et le traité de correspondance suppose un point d'arrêt; dès lors, la Compagnie P.-L.-M. ne pouvait prétendre que l'exploitation du tronçon de La Plaine à Genève constitue un traité de correspondance (1).

821. Par contre, le réseau français, qui utilise les installations des gares de jonction avec un réseau étranger, doit contribuer aux frais d'établissement et d'exploitation de ces gares, qui ne sont pas nécessairement situées à la frontière; on doit reconnaître le même caractère aux gares dans lesquelles s'effectuent les échanges entre les réseaux. On a ainsi admis que la gare de Genève a été construite et aménagée en vue du trafic et du service de la ligne entière de Lyon à Genève; dès lors, la partie française de la ligne doit contribuer aux charges afférentes à cette gare, en proportion des avantages qu'elle en retire (2).

Quand l'organisation des services est la même pour le réseau français et pour la ligne étrangère, toutes les lignes doivent participer dans les mêmes conditions aux frais généraux de ces services (3).

---

(1) C. d'Et. Cont. *P.-L.-M.*, 1er décembre 1893.
(2) C. d'Et. Cont. *P.-L.-M.*, 1er décembre 1893.
(3) C. d'Et. Cont. 30 mars 1906, *P.-L.-M.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 3. — *Compte des annuités.*

822. Nous avons indiqué plus haut (1) que, parmi les recettes d'exploitation des Compagnies, figurent les annuités qu'elles reçoivent en représentation des subventions et participations de l'État pour la construction des lignes effectuées sous le régime des conventions de 1883. Quels sont les travaux dont les Compagnies peuvent imputer la dépense au compte des annuités? Quelles sont les règles applicables au calcul des annuités?

Nous rappelons que les Compagnies, construisant pour le compte de l'État, en qualité de mandataires non salariés, doivent remplir leur mandat sans profit ni perte (2).

823. Le premier caractère des travaux imputables au compte d'annuités est donc d'avoir été effectués, comme les travaux portés au compte de premier établissement, *dans un but d'utilité.* Mais tous les travaux de premier établissement ne peuvent pas être portés au compte des annuités. Seuls doivent y figurer, pour chaque ligne soumise à ce régime, les travaux de construction *de la ligne,* qui doit être livrée *en état d'être exploitée.* C'est ainsi que le compte d'annuités ne doit pas être débité de dépenses faites pour des bâtiments de l'administration centrale ni de dépenses d'installations annexes ou accessoires qui peuvent procurer aux Compagnies des facilités de service ou des économies sans être nécessaires à l'exploitation de la ligne.

824. Une question délicate a été soulevée à propos de l'imputation des dépenses relatives aux ateliers. La jurisprudence l'a résolue par une distinction. D'une part, les ateliers destinés aux grosses réparations et à la construction du matériel, ainsi que les magasins généraux, n'ont pas été considérés comme des établissements néces-

---

(1) V. *supra* n° 804.
(2) V. *supra* n° 762.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

saires et constitutifs de la voie ferrée devant, par suite, être payés par l'Etat (1).

Ce caractère a été reconnu, par contre, aux ateliers de petite réparation du matériel (2).

Il en a été de même, pour les mêmes motifs, des dépôts de machines (3).

Pour les jardins des gares, la question a été tranchée dans le même sens, sous la réserve que les Compagnies justifiassent que cette dépense figurait expressément dans les projets approuvés par le ministre (4).

825. Nous avons vu plus haut (5) quelles sont les clauses des conventions de 1883 fixant le mode de calcul des annuités, la date de leur paiement, et, en cas de retard dans ce paiement, l'allocation de plein droit d'intérêts au profit des Compagnies.

L'interprétation de ces clauses a donné lieu à trois difficultés principales.

a) Lorsque les capitaux, au lieu d'être réalisés par voie d'émission d'obligations, sont avancés par la Compagnie elle-même sur ses fonds disponibles, les charges à inscrire au compte d'établissement en majoration du capital dépensé doivent être calculées, non d'après le taux moyen des émissions d'obligations faites par la Compagnie pendant l'année, mais d'après le taux moyen pour cette année, des placements à vue des fonds de la Compagnie (6).

b) 826. Le prix moyen doit être établi en tenant compte *des frais accessoires* dont la Compagnie justifie. Doit-on faire entrer parmi ces frais accessoires la *perte d'intérêts pour fonds approvisionnés?* Les Compa-

---

(1) C. d'Ét. Cont. 27 décembre 1895, *P.-L.-M.*; 26 mars 1898, *P.-L.-M.*; 19 janvier 1900, *Orléans.*

(2) C. d'Ét. Cont. 19 janvier 1900, *Orléans.*

(3) C. d'Ét. Cont. 26 mars 1898, *P.-L.-M.*; 30 mars 1906, *P.-L.-M.*

(4) C. d'Ét. Cont. *P.-L.-M.*, 30 mars 1906.

(5) V. *supra* n° 735.

(6) C. d'Ét. Cont. *Nord*, 19 novembre 1909.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gnies ont soutenu que, pour calculer le taux effectif du remboursement des emprunts qu'elles contractaient, on devait tenir compte de la perte d'intérêt du fonds de roulement qu'elles avaient dû se procurer à l'avance, suivant les dispositions du marché et dans l'intérêt même de l'entreprise, et que cette perte était égale à la différence entre le produit des placements temporaires auxquels elles pouvaient utiliser ces fonds et la charge des obligations correspondantes. Cette prétention a été rejetée par le Conseil d'État par les motifs « que la perte que la Compagnie prétend avoir subie sur les intérêts des fonds provenant des émissions successives d'obligations depuis la négociation jusqu'à l'emploi en travaux, ne peut être comprise parmi les frais de négociation prévus par le paragraphe 2 de l'article 6 de la convention du 17 juillet 1883, lequel ne vise que les frais réellement déboursés, et qu'elle ne peut davantage donner lieu à une allocation spéciale à titre de remboursement venant s'ajouter au capital représentant les dépenses de l'exercice; qu'en effet, la Compagnie, à qui il appartient de choisir l'époque des émissions et l'emploi des fonds de roulement à sa disposition, ne saurait être admise à faire supporter par l'État la conséquence de faits qui lui sont étrangers et qu'au surplus la rémunération des fonds employés pour la fixation de l'annuité a été prévue d'une manière générale et absolue, aux termes de l'article 6 paragraphe 3 de la convention du 17 juillet 1883, par une stipulation forfaitaire de six mois d'intérêts pour toutes sommes dépensées dans l'exercice » (1).

827. Cette jurisprudence nous paraît excessive; en profitant des occasions favorables et des bonnes dispositions du marché financier pour placer ses obligations, la Compagnie agit en bon père de famille, comme devrait le faire l'État lui-même s'il avait à émettre des emprunts, et il n'est pas équitable qu'elle ait à souffrir d'une opération

(1) C. d'Ét. Cont. Ouest, Est. P.-L.-M., 25 mars 1898, Est, 21 avril 1893; Midi, 18 juillet 1891.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aussi avantageuse pour l'Etat que pour elle-même. Il n'y aurait lieu, selon nous, à rejet de la demande de la Compagnie, que si, dans son approvisionnement anticipé de fonds, elle avait fait preuve de faute lourde, maladresse ou négligence.

c) 828. Une dernière question a été soulevée par les Compagnies; c'est celle de savoir à quelle époque doit être établi le montant de l'annuité due par l'État, et à quelle date doit en être effectué le paiement. Le Conseil d'État a estimé qu'en présence du texte des conventions, c'était à la fin de l'exercice même où se sont effectuées les dépenses que devait être établi le montant de l'annuité, et que son paiement devait avoir lieu au mois de janvier qui suit (1).

SECTION III

CONVENTIONS FINANCIÈRES DE L'ÉTAT AVEC LES COMPAGNIES SECONDAIRES

829. Nous exposerons, à propos de l'organisation des chemins de fer de l'État, le régime des lignes secondaires exploitées directement par lui (ligne de Saint-Georges de Commiers à La Mure) ou indirectement en régie pour son compte (lignes du réseau corse).

L'État est lié par des conventions financières avec quatre réseaux secondaires, ceux du Vivarais et des Charentes concédés à la Compagnie des chemins de fer départementaux, celui du Bourbonnais concédé à la Compagnie des chemins de fer économiques et celui des chemins de fer du Sud de la France.

Les quatre réseaux bénéficient de la garantie d'intérêt de l'État, mais d'après un système tout différent de celui

(1) V. arrêts précités du 25 mars 1898.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui est appliqué sur les grandes compagnies et que nous nous bornerons à indiquer très brièvement, car la même question se posera avec plus d'ampleur à propos des chemins de fer d'intérêt local.

Le stimulant de la gestion des grandes Compagnies est l'espérance, pour elles, de se passer du concours de l'État ou du moins de rembourser le plus tôt possible, sur les produits nets de leurs réseaux, les avances reçues de lui au titre de la garantie. Cette espérance manque aux réseaux secondaires dont les produits ne couvriront certainement pas, avant de très longues années, les charges du capital d'établissement. La garantie, telle qu'elle fonctionne pour les grandes Compagnies, transformerait le concessionnaire en régisseur désintéressé, au grand détriment des intérêts du Trésor.

Pour maintenir ses sacrifices financiers dans des limites acceptables, l'État les fixe à forfait. Le forfait porte : 1° sur les dépenses de construction; 2° sur le taux des emprunts; 3° sur les dépenses d'exploitation. Le concessionnaire trouve son bénéfice dans les économies, qu'il réalise sur le montant de chacun de ces trois forfaits.

830. Les maxima des travaux de premier établissement ont été fixés, pour les chemins de fer économiques, à 19,000,000 francs (1); pour les chemins de fer départementaux, à 22,000,000 pour le réseau de 1886 (2), à 19,987,000 pour le réseau de 1898 (3); pour les chemins de fer du Sud de la France, à 76,406,875 francs.

Les conventions fixent également le maximum des dépenses de travaux complémentaires à 2,000,000 pour les chemins de fer économiques; 2,000,000 pour les che-

---

(1) L. 11 septembre 1885.
(2) L. 27 juillet 1886.
(3) L. 25 mars 1898. La loi du 18 avril 1904 a approuvé la concession à la même compagnie de la ligne de Florac à Sainte-Cécile-d'Andorge et prévu un maximum de 13.000.000 fr. pour la construction et 1.200.000 fr. pour les travaux complémentaires. Au point de vue de l'exploitation, cette ligne est incorporée au réseau du Vivarais.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mins de fer départementaux (1er réseau); 2,000,000 pour les chemins de fer départementaux (2e réseau); 8,942,652 pour les chemins de fer du Sud de la France.

Pour les plus anciennes concessions, le concessionnaire bénéficiait de la totalité de l'économie réalisée par rapport à l'estimation du forfait; c'est le cas de l'ancien réseau (concédé en 1886) du Vivarais et du Sud de la France (1); dans les concessions plus récentes, l'économie réalisée a été partagée par moitié entre le concessionnaire et l'État. C'est le cas des chemins de fer économiques, et des chemins de fer départementaux pour les nouvelles lignes du Vivarais et pour le réseau des Charentes.

831. En ce qui concerne le taux d'intérêt garanti, il était dans les plus anciennes concessions de 5 0/0, 4,85 0/0 ou 4,65 0/0 aussi bien pour les dépenses de travaux de premier établissement que pour celles de travaux complémentaires. A partir de 1894, l'État a abandonné le système du forfait sur ce point et ne garantit plus que les charges effectives des emprunts.

832. Enfin, au point de vue de l'exploitation, les conventions allouent aux concessionnaires, par kilomètre exploité, une somme calculée suivant des formules diverses imaginées pour les intéresser à l'accroissement du trafic; ce résultat n'est obtenu, en fait, que rarement, les recettes n'atteignant pas encore le chiffre à partir duquel l'intérêt personnel des concessionnaires commence à s'accorder avec le développement de l'exploitation (2).

---

(1) Pour ce réseau les dépenses réelles ont dépassé le montant du forfait.

(2) La formule des chemins de fer économiques est, par kilomètre, 2,300 francs + $\frac{R}{3}$, R étant la recette, avec minimum de 3,700 francs; pour les chemins de fer du Sud de la France, la formule est, par kilomètre, 700 francs + 0,5 K + $\frac{R}{2}$, (K étant le nombre des trains). Pour le réseau des Charentes (loi du 26 mars

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

833. Le règlement des comptes entre l'État et les Compagnies liées à lui par des stipulations forfaitaires présente certaines particularités.

Lorsqu'il s'agit d'un forfait de construction, la subvention est versée au crédit du compte de premier établissement qui est progressivement débité du montant des dépenses réelles.

Le règlement des comptes forfaitaires d'exploitation a soulevé de nombreuses difficultés ; les principales ont porté sur la distinction à établir entre les recettes admises à figurer comme *recettes d'exploitation* ou celles qui doivent être portées *en atténuation de dépenses*. Cette distinction n'a pas d'intérêt pour les Compagnies d'intérêt général puisque l'on calcule le produit net d'exploitation sur la base des dépenses réelles et que ce produit net est le même si l'on majore les recettes ou si l'on diminue les dépenses d'une même somme.

Il n'en est plus de même sur les Compagnies secondaires, où les conventions établissent une relation forfaitaire entre les recettes et les dépenses, pour le calcul des dépenses à admettre en compte. Si on admet qu'une recette est une recette d'exploitation, elle n'est donc portée, au point de vue du règlement des comptes avec l'État, que pour une fraction de sa valeur. Elle y figure au contraire pour sa totalité, si elle est imputée en atténuation de dépenses.

834. Le Conseil d'État a jugé qu'il fallait considérer comme des recettes d'exploitation :

La vente directe à des tiers de l'eau provenant d'une installation d'alimentation établie par la Compagnie pour ses besoins (1);

1898) la formule est 2,000 francs + $\frac{R}{2}$, tant que les recettes sont inférieures à 4,000 francs, avec prime d'économie égale à la moitié de la différence entre ce maximum et les dépenses réelles.

Enfin, pour le réseau du Vivarais les insuffisances d'exploitation sont portées à un compte d'attente productif d'intérêts à 4 0/0.

(1) C. d'Et. Cont. *Bône-Guelma*, 8 février 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La vente de criblures de blé et d'orge laissés dans les wagons ou sur les quais des gares (1);

La valeur locative réelle des buffets construits par ceux qui les exploitent (2);

Le prix de manœuvres à la machine effectuées dans une gare du réseau garanti (3);

Le solde créditeur des comptes annuels d'échange et de location du matériel avec chacune des Compagnies intéressées (4).

Le produit de la location des wagons aux propriétaires d'embranchements;

Les taxes de magasinage (5).

835. En ce qui concerne les recettes venant en atténuation de déboursés, elles ne doivent pas être portées en compte, mais être déduites de dépenses correspondantes. En un mot, la règle de l'universalité n'est pas admise ici, et c'est le solde créditeur ou débiteur qui doit seul figurer en compte. Le Conseil d'État en a ainsi décidé pour le produit de la vente de marchandises avariées et laissées pour compte à la Compagnie (6), pour les indemnités de dégâts payés par les propriétaires d'animaux divaguant sur la voie (7), pour le produit de revente de vieux matériaux (8), pour l'échange de wagons et la location de bâches (9), pour les sommes dues par les embranchés à titre de remboursement des dépenses engagées par la Compagnie pour établissement, entretien et surveillance du raccordement (10).

---

(1) C. d'Ét. Cont. 3 août 1906, *Bône-Guelma.*
(2) C. d'Ét. Cont. *Bône-Guelma,* 8 février 1901.
(3) C. d'Et. Cont. 3 août 1906, *Bône-Guelma.*
(4) C. d'Ét. Cont. *Ouest-Algérien,* 23 janvier 1891. *Economiques,* 28 juin 1895.
(5) C. d'Ét. Cont. 23 janvier 1891, *Ouest-Algérien*; 8 février 1901. *Bône-Guelma.*
(6) C. d'Et. Cont. 3 août 1906, *Bône-Guelma.*
(7) C. d'Et. Cont. *Bône-Guelma,* 8 février 1901.
(8) C. d'Ét. Cont. *Ouest-Algérien,* 23 janvier 1891.
(9) C. d'Et. Cont. même arrêt.
(10) C. d'Et. Cont. 23 mai 1890. *Economiques.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

836. A quel compte faut-il imputer le montant des coupons d'actions et d'obligations prescrits, faute d'avoir été présentés au paiement dans le délai de cinq années? La commission de vérification avait estimé que ces sommes constituaient de véritables recettes de la Compagnie, mais cette interprétation n'a pas été partagée par le Conseil d'État, qui a décidé que le montant de ces intérêts et dividendes, s'ils ne sont pas payés par la Compagnie, ne constitue pas un produit de son exploitation, mais vient seulement en déduction des charges du capital engagé dans l'entreprise (1).

SECTION VI

CONCOURS DES LOCALITÉS

837. Nous avons dit que la loi du 11 juin 1842 avait posé le principe du concours obligatoire des localités aux dépenses de construction des chemins de fer. L'article 3 dispose en effet que « les indemnités dues pour les terrains et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire à l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances seront avancées par l'État et remboursées à l'État, jusqu'à concurrence des deux tiers, par les départements et les communes... Le Gouvernement pourra accepter les subventions qui lui seraient offertes par les localités ou les particuliers, soit en terrains, soit en argent ». L'article 4 précisait le mode de répartition des concours locaux : « Dans chaque département traversé, le conseil général délibérera : 1° sur la part qui sera mise à la charge du département dans les deux tiers des indemnités et sur les ressources extraordinaires au moyen desquelles elle sera remboursée, en cas d'insuffisance des centimes facultatifs; 2° sur la dési-

(1) C. d'Ét. Cont. *Bône-Guelma*, 3 août 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gnation des communes intéressées et sur la part à supporter par chacune d'elles, en raison de son intérêt et de ses ressources financières ».

Cette disposition très sage, qui modérait quelque peu la générosité des jurys d'expropriation dans l'allocation des indemnités, souleva de grosses difficultés. L'État ayant concédé sans subventions certaines lignes dans des contrées riches, les régions moins favorisées protestèrent contre un traitement qu'elles qualifiaient de peu équitable. Une loi du 19 juillet 1845 abrogea les dispositions de la loi de 1842.

838. Depuis cette époque, aucun texte spécial ne régit plus le concours des localités en matière de chemins de fer. Dans la pratique l'Administration ne manque jamais de demander aux localités qui réclament la construction d'une ligne nouvelle d'appuyer leurs demandes par des offres fermes de concours comprenant généralement tout ou partie de la fourniture des terrains. Les localités peuvent se charger elles-mêmes des expropriations ; dans certains cas l'État leur impose de prendre à leur charge les aléas de l'opération.

Les localités souscrivent assez volontiers les engagements qu'on leur demande; en fait, le recouvrement des subventions promises est une source de très fréquentes difficultés. Il serait à désirer que l'Administration fît du versement préalable des subventions promises une des conditions de l'opération à entreprendre.

839. Les subventions des localités sont normalement versées à l'État et viennent en déduction des sommes dues par celui-ci au concessionnaire. Dans certains cas exceptionnels, les localités offrent des subventions directes au concessionnaire soit pour l'inciter à demander la concession d'une ligne neuve soit, plus souvent, pour l'amener à consentir à des modifications de tracés, à des changements dans l'emplacement des gares projetées, etc... Certaines conventions, passées en 1875, prévoient explicitement le droit pour les compagnies de recevoir

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les subventions que les localités leur offriraient à l'occasion des constructions de lignes.

840. On peut enfin citer quelques exemples de garantie d'intérêt accordées par des départements à des compagnies de chemins de fer (1).

---

(1) Compagnie du Nord-Est, convention du 22 mai 1869. L'État garantissait une moitié de l'intérêt de 5 0/0, les départements du Nord, du Pas-de-Calais et de l'Aisne, l'autre moitié.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE IX

ORGANISATION DES CHEMINS DE FER

SECTION PREMIÈRE

ORGANISATION DES COMPAGNIES

841. Nous nous proposons de traiter ici la question d'une façon générale, aussi bien pour les grandes compagnies que pour les compagnies secondaires d'intérêt général.

Nous distinguerons successivement les questions relatives à l'organisation de ces compagnies au point de vue *administratif*, puis au point de vue *financier*, nous définirons dans un troisième paragraphe, quelle est, à proprement parler, la nature du monopole des compagnies, et quelle est aussi l'étendue de leurs droits.

§ 1. — *Organisation administrative.*

ARTICLE PREMIER. — *Constitution.*

Nous examinerons d'abord ce qui a trait à la constitution des compagnies puis à leur fonctionnement.

842. Il n'y a pas eu, à proprement parler, de loi générale ni de réglementation d'ensemble posant, dès l'origine des chemins de fer, les principes auxquels serait soumise la constitution des sociétés formées en vue de l'exploitation des voies ferrées.

Ces sociétés, qui se sont développées progressivement, n'avaient, à l'origine, qu'une envergure trop modeste pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'on s'inquiétât de réglementer ou d'unifier leurs constitutions : ce n'est que peu à peu, à l'occasion de certaines espèces importantes, que les pouvoirs publics ont été amenés à poser certaines règles applicables à la formation de ces sociétés.

843. Les compagnies de chemins de fer présentent ce caractère commun d'être des *sociétés anonymes*. Cette forme sociale ne leur a pas été, comme on l'a dit quelquefois, imposée par le législateur ; mais elle est la conséquence pratique d'une règle posée par l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, relative au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, dont certaines dispositions générales avaient un caractère obligatoire pour tous les chemins de fer ultérieurement concédés.

Cet article est ainsi conçu : « La compagnie adjudicataire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions *négociables*, avant de s'être constituée en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce ».

A l'époque où fut édictée cette disposition, on n'avait pas encore l'habitude de diviser en deux parties, actions et obligations, le capital qu'il fallait engager dans l'exécution des entreprises. Les obligations étaient pour ainsi dire inconnues. Il aurait été impossible, d'autre part, de trouver beaucoup de prêteurs qui acceptassent d'engager, comme actionnaires, leurs fonds dans une entreprise de chemins de fer, sans pouvoir envisager la possibilité de les en retirer. La forme de la société anonyme s'imposait donc pratiquement.

Le dernier paragraphe de l'article 10 de la loi de 1845 avait une portée considérable, car il soumettait, conformément à la législation de l'époque sur les sociétés anonymes, les statuts de la société au contrôle de l'Etat. Non seulement le Gouvernement examinait les statuts au moment de leur rédaction primitive, mais il devait être également consulté, à l'occasion de toutes leurs modifications ultérieures.

Il exerçait donc ainsi un contrôle puissant sur la constitution des sociétés autorisées, et pouvait prendre, au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

moment de leur fondation, toutes les précautions, — tant au point de vue du fonctionnement qu'au point de vue de l'emploi des capitaux, — pour que les intérêts de l'œuvre qu'elles étaient chargées d'accomplir fussent sauvegardés.

844. La loi du 14 juillet 1867, sur les sociétés anonymes, a modifié la situation. Dans son article 20, elle disposait qu'à l'avenir il ne serait pas nécessaire d'obtenir une autorisation du Gouvernement pour l'établissement et la constitution d'une société, et l'article 46 ajoutait que les sociétés autorisées avant cette loi pourraient prendre la forme de sociétés libres et échapper, par suite, au contrôle du Gouvernement sur les statuts.

En fait, les grandes compagnies de chemins de fer, qui étaient constituées avant 1867, n'ont pas usé de cette faculté; d'ailleurs, les liens financiers qui les rattachent étroitement à l'État auraient toujours permis à celui-ci de n'autoriser les modifications de leurs statuts que dans les conditions qu'il aurait jugées convenables.

Pour les autres, le Conseil d'État a pensé que la loi de 1867 ne donnait pas toutes les garanties nécessaires, et il a, à maintes reprises, demandé que les prescriptions que l'on insérait primitivement dans les statuts, lorsque ceux-ci étaient soumis au contrôle de l'Etat, fussent reportées dans les lois ou décrets approuvant les conventions.

Le Gouvernement a suivi cette indication dans un grand nombre de cas, remédiant ainsi à l'insuffisance de la législation. Pour les chemins de fer d'intérêt local, la loi de 1880, que nous étudierons plus tard, est même intervenue pour donner la sanction législative à certaines de ces règles de constitution.

845. Quelles sont les principales garanties qui ont été prises par le Gouvernement sous l'une des formes que nous venons d'indiquer?

Dans plusieurs concessions anciennes, certaines prescriptions ont été imposées pour empêcher qu'elles ne tombassent entre les mains de spéculateurs n'ayant pour but

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que de réaliser des bénéfices au moment de la formation et de la mise sur pied de l'entreprise, sauf à abandonner ensuite la gestion de l'affaire. Telle est la mesure édictée dans la loi du 7 juillet 1838, concédant un chemin de fer de Paris à Orléans, au sieur Casimir Leconte, dans son article 3 ainsi conçu : « Les statuts de cette société imposeront aux sieurs Casimir Leconte et C^ie^ l'obligation de conserver entre leurs mains, pendant toute la durée des travaux, une quantité d'actions représentant au moins un million en valeur nominale, lesquelles seront inaliénables pendant ce temps. »

846. Dans le même article se trouve la disposition suivante : « La présente concession ne pourra être l'objet d'aucun prix au profit des concessionnaires, lorsqu'elle sera transmise à la société. La part des bénéfices qui serait attribuée, à titre de récompense ou d'encouragement, aux directeurs, ingénieurs et autres agents de la compagnie ne pourra être convertie en actions. »

Cette disposition avait pour but d'empêcher les fondateurs de se faire attribuer des actions d'apport, qui grèvent ensuite lourdement l'entreprise, et de s'opposer au trafic proprement dit des concessions, que les pouvoirs publics ont toujours interdit. La jurisprudence, de son côté, n'a jamais hésité à annuler des conventions ayant pour objet ce trafic des concessions. Le tribunal de la Seine, notamment (1), déclarant une semblable convention contraire à l'ordre public, se basait sur ce que les pouvoirs publics avaient édicté un « ensemble de dispositions qui ont pour but, notamment, d'écarter de la constitution des compagnies de chemins de fer toute combinaison et tout trafic de nature à livrer leurs titres à la spéculation sur la foi de la concession gouvernementale, ou à altérer le caractère même de cette concession, qui ne saurait, sous aucun rapport, apparaître *comme une chose vénale* »

(1) 18 juin 1879, compagnie de Clermont à Tulle.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

847. Au moment de la constitution de la société, le gouvernement prenait des précautions minutieuses, relatives à la constitution même du capital de la société. Nous les retrouverons dans le paragraphe 2.

C'est sous ce régime que ce sont constituées les grandes compagnies et les compagnies secondaires.

1° *Grandes compagnies.*

848. Il existe à l'heure actuelle, 5 grandes compagnies de chemins de fer, dont les concessions finissent respectivement aux dates suivantes :

Compagnie du Nord.....	31 décembre 1950	(1)
— de l'Est.....	26 novembre 1954	(2)
— d'Orléans.....	31 décembre 1956	(3)
— P.-L.-M.....	31 décembre 1958	(4)
— du Midi.....	31 décembre 1960	(5)

Bien qu'ils soient établis sur des modèles assez différents, les statuts de ces compagnies, qui ont été passés pardevant notaire, comportent généralement le cadre suivant (6) :

---

(1) Art. 14 de la conv.

(2) Art. 35 du cahier des charges, approuvé par décret du 11 juin 1859.

(3) Art. 15 de la conv. et art. 35 du cahier des charges app. par éc. 19 juin 1857.

(4) Art. 14 de la conv. et art, 35 du cahier des charges. app. par déc., 19 juin 1857.

(5) Art. 12 de la conv. et art. 35 du cahier des charges. app. par déc du 1er août 1857.

(6) Les statuts de ces différentes Compagnies ont été approuvés ou modifiés aux dates suivantes :

Compagnie du Nord, statuts approuvés par l'ordonnance du 20 septembre 1845;

Compagnie de l'Est, statuts approuvés par décret du 21 juillet 1866;

Compagnie d'Orléans, statuts approuvés par décrets des 27 septembre 1852, 9 mars 1855, 29 août 1863, 6 février 1869;

Compagnie P.-L.-M., statuts approuvés par décrets des 3 juillet 1857 et 5 mars 1872;

Compagnie du Midi, statuts approuvés par décrets des 6 novembre 1852, 1er février 1870 et 21 juillet 1898.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Titre Ier. — Constitution et objet de la société.
— II. — Capital.
— III. — Comptes, dividende, réserves.
— IV. — Conseil d'administration.
— V. — Assemblée générale.
— VI. — Dispositions générales, modifications des statuts, liquidations, contestations.

849. Laissant de côté les clauses qui ont trait au fonctionnement de la compagnie que nous étudierons plus loin, nous nous bornerons à signaler ici quelques dispositions spéciales.

Nous citerons en premier lieu les prescriptions de nature à garantir le bon état d'entretien des lignes au moment de leur remise à l'État, en fin de concession.

Tel est l'objet de l'article 64 des statuts de la compagnie d'Orléans, approuvés par décret du 27 mars 1852 (1) : « A l'expiration de la concession, les sommes existant dans la caisse de la société et les valeurs provenant de la liquidation serviront, avant toute répartition aux actionnaires, à mettre le chemin en état d'être livré au Gouvernement, dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession. »

850. Les statuts de toutes les compagnies spécifient que les décisions d'assemblées générales relatives aux modifications ou additions aux statuts, ne sont exécutoires qu'après approbation du Gouvernement.

851. Une disposition intéressante est relative aux litiges qui peuvent s'élever entre les actionnaires, à raison des affaires sociales.

Les statuts de la compagnie d'Orléans, de la compagnie du Nord et de l'ancienne compagnie de l'Ouest, prévoient

(1) Cette clause figure pour les autres compagnies, aux articles suivants : compagnie de l'Est : art .51 des statuts du 21 juillet 1886. Compagnie du Midi : art. 44 des statuts approuvés le 1er février 1870. Compagnie du P.-L.-M : art. 63 des statuts approuvés le 3 juillet 1857. Compagnie du Nord : art. 57 des statuts approuvés par l'ordonnance du 20 septembre 1845.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que le jugement de ces litiges doit être remis à des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

Les statuts de la compagnie d'Orléans et de l'ancienne compagnie de l'Ouest ont admis le même mode de règlement pour les litiges qui peuvent s'élever entre la compagnie et ses actionnaires.

852. Dans la plupart des décrets approuvant les statuts des compagnies figure cette mention : « L'approbation des statuts sera retirée en cas d'inexécution, par la compagnie, des conditions prévues au cahier des charges, toute réserve étant faite naturellement des droits des tiers. »

2° *Compagnies secondaires.*

853. On peut diviser ces compagnies en 3 catégories : celles qui sont liées à l'Etat par des conventions financières, celles qui sont exploitées par les grandes compagnies, et enfin celles qui sont libres.

Nous donnons quelques indications sommaires sur leur constitution :

I. Compagnies secondaires liées à l'Etat par des conventions financières.

Ces compagnies sont au nombre de trois (1) :

1° La compagnie des chemin de fer économiques, qui xploite deux lignes d'intérêt général à voie étroite allant de Sancoins à Lapeyrouse et de la Guerche à Châteaumeillant et ayant ensemble un développement de 263 kilomètres, qui lui ont été concédées par convention approuvée par la loi du 11 septemebre 1885, la fin de concession étant fixée au 20 août 1982;

---

(1) Nous avons indiqué au chapitre précédent, les principes des conventions financières qui lient ces Compagnies à l'État. V. *supra* n^os^ 829 et s.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° La compagnie du Sud de la France. En vertu des lois des 17 août 1885, 29 juin 1889, 26 juillet 1895, cette compagnie est concessionnaire d'un réseau d'intérêt général à voie étroite d'une longueur totale de 347 kilomètres (Var, Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes, Basses-Alpes). La concession expire le 17 août 1984;

3° La compagnie des chemins de fer départementaux. Elle exploite plusieurs lignes d'intérêt général à voie étroite, d'une longueur totale de 414 kilomètres, réparties en deux réseaux: Réseau du Vivarais, 206 kilomètres, et réseau des Charentes et des Deux-Sèvres, 208 kilomètres.

Le réseau du Vivarais a été l'objet de deux concessions successives, sanctionnées respectivement par les lois du 27 juillet 1886 et du 26 mars 1898 (1). Le réseau des Charentes et des Deux-Sèvres, a été concédé à la compagnie par la loi du 28 mars 1893, et s'est accru, par la loi du 26 février 1897, d'une ligne allant de Ferrières à Epannes.

II. Lignes secondaires d'intérêt général, exploitées par les grands réseaux.

854. Nous citerons, en premier lieu, le chemin de fer de Petite Ceinture, qui a été concédé à un syndicat composé des grandes compagnies ayant leur tête de ligne à Paris et qui a été ouvert à l'exploitation de 1852 à 1854; puis le chemin de fer de Grande Ceinture, concédé au syndicat des compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de P.-L.-M., comportant une longueur de 110 kilomètres, sans compter 31 kilomètres de parcours commun appartenant aux grands réseaux.

La compagnie de l'Est exploite, en vertu des traités régulièrement approuvés, 5 lignes concédées à des compagnies secondaires :

---

(1) Sans compter la concession de la ligne de Florac à Sainte-Cécile d'Andorge approuvée par la loi du 18 avril 1904.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° Epernay à Romilly (84 kilom.), mise en service de 1870 à 1872, concédée jusqu'au 30 juin 1970;

2° Nancy à Vézelise (34 kilom.), ouverte en 1872, concédée jusqu'au 30 juin 1971;

3° Nancy à la frontière allemande(24 kilom.), livrée à l'exploitation en 1873, concédée jusqu'au 30 juin 1970;

4° Bazancourt à Bétheniville (17 kilom.), mise en service en 1872, concédée jusqu'au 30 juin 1970;

5° Vassy à Saint-Dizier (22 kilom.), ouverte en 1868, concédée jusqu'au 23 décembre 1967.

La compagnie P.-L.-M. exploite de même une petite ligne : du Prado au fort Saint-Nicolas, concédée par un décret du 6 août 1865.

III. Lignes secondaires libres.

855. La plus importante de ces compagnies était celle des chemins de fer du Médoc, comportant 105 kilomètres de ligne d'intérêt général, dans le département de la Gironde. La loi du 1er décembre 1911 a sanctionné son incorporation au réseau du Midi (1).

2° Le chemin de fer d'Enghien à Montmorency (3 kilomètres), a été concédé par décret du 10 septembre 1864; sa concession expire le 10 septembre 1947;

3° La compagnie belge des chemins de fer de la Flandre occidentale, a reçu une concession d'une longueur de 21 kilomètres, dont 15 sur le territoire français, par décret du 19 décembre 1866. Cette concession, donnée primitivement à la compagnie du chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière belge, a été résiliée (loi du 31 décembre 1907). La reprise de la ligne a été opérée par le Gouvernement français, mais l'administration des chemins de fer de l'État belge reste chargée de l'exploitation, jusqu'au 31 décembre 1947.

Nous ne parlons pas ici d'un certain nombre d'em-

(1) V. *supra* n° 21, en note.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

branchements industriels qui ont été classés comme lignes d'intérêt général (1). On pourrait ranger dans cette catégorie une ligne de 37 kilomètres, concédée à la Société des mines d'Anzin, par ordonnances du 24 octobre 1834, du 31 janvier 1841, 8 octobre 1846 et décret du 24 octobre 1868; de même, la ligne de Saint-Gobain (14 kilomètres) concédée par décret du 23 avril 1856 jusqu'au 18 septembre 1966 à la Compagnie du même nom.

Nous laissons de côté, de même, les chemins de fer miniers ouverts au service public qui feront l'objet d'un chapitre spécial (2).

Article 2. — *Fonctionnement.*

Les règles que nous allons tout d'abord indiquer sont celles qui s'appliquent aux grandes compagnies.

Les principaux organismes d'une compagnie de chemins de fer sont :

L'assemblée générale des actionnaires;

Le Conseil d'administration;

Les agents d'exécution.

Nous allons résumer brièvement quelles sont les attributions et le rôle respectif de ces différents organismes, tels qu'ils résultent des textes réglementaires, des statuts des compagnies ou de la pratique.

a) *Assemblée générale.* — 856. Pour faire partie de l'assemblée générale et avoir droit à une voix, il faut être possesseur de 40 actions (20 actions pour la Compagnie du Midi).

Les principales attributions de l'assemblée générale sont : la nomination des administrateurs, l'approbation des comptes, la fixation du dividende, l'autorisation des emprunts, l'approbation des modifications des statuts, et celle des fusions ou concessions nouvelles.

---

(1) V. *infra*, nos 1631 et suiv.
(2) V. *infra*, nos 1645 et suiv.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b) *Conseil d'administration.* — 857. Ce conseil a des pouvoirs extrêmement étendus. Il passe ou autorise les marchés de toute nature; autorise les achats de terrains ou immeubles; fixe les dépenses générales de l'administration ; exerce toutes actions judiciaires ; détermine le placement des fonds; arrête les règlements relatifs à l'organisation des services et à l'exploitation, sous les conditions déterminées par le cahier des charges; nomme ou révoque tous employés ou agents, fixe leurs attributions et leurs traitements. Il détermine, dans les conditions du cahier des charges, les modifications à apporter aux tarifs.

858. Les statuts des compagnies prévoient que le Conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs, par un mandat spécial, pour une ou plusieurs affaires déterminées.

Il peut également déléguer ses pouvoirs généraux à un ou plusieurs de ses membres. Cette disposition se trouve appliquée, à la Compagnie d'Orléans, par l'institution d'un délégué général du Conseil d'administration, et sur les compagnies de l'Est, du Midi et du Nord, par l'institution d'un comité de direction dont les pouvoirs sont très étendus. Les statuts de la Compagnie du Midi prévoient la possibilité de former deux comités, l'un à Paris, l'autre à Bordeaux; ce dernier n'a jamais été constitué.

859. Les statuts de toutes les compagnies disposent que les fonctions d'administrateurs sont gratuites, et que ceux-ci reçoivent des jetons de présence. Une rémunération peut être attribuée aux administrateurs qui reçoivent une délégation, par application de la clause que nous venons de citer.

860. La *nationalité* des administrateurs a soulevé, à différentes reprises, des débats au Parlement.

Plusieurs compagnies, notamment la Compagnie du Nord, l'ancienne Compagnie de l'Ouest, ont en effet appelé à siéger dans leurs conseils des administrateurs étrangers, dont la présence était d'ailleurs justifiée par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des intérêts communs entre ces compagnies et certaines compagnies étrangères.

Une première proposition de loi fut déposée à l'Assemblée nationale, le 8 mars 1875, par M. de Plœuc, pour imposer aux administrateurs des compagnies la nationalité française. Cette proposition fut reprise le 24 avril 1894 par M. Mirman, fit l'objet d'un rapport favorable de M. Denis, le 10 juin 1894, et fut prise en considération par la Chambre, le 9 juillet 1894. La même question motiva également un amendement de M. Gauthier de Clagny au projet de loi déposé le 9 mars 1900 au nom du Gouvernement, par M. Baudin, et dont nous parlerons plus loin.

861. A plusieurs reprises, on a proposé de rendre *incompatibles* les fonctions d'administrateur et celles de membre du Parlement. Dans cet ordre d'idées, l'article 5 de la loi du 20 novembre 1883, approuvant les conventions passées avec la Compagnie P.-L.-M. et applicable à tous les réseaux, dispose que « tout député ou sénateur qui, au cours de son mandat, acceptera les fonctions d'administrateur d'une compagnie de chemin de fer, sera par ce seul fait, *considéré comme démissionnaire* et soumis à la réélection ».

Une proposition de M. Richard et de M. Roche, prise en considération par la Chambre le 4 juillet 1895, tendait à établir une incompatibilité absolue entre ces deux situations, mais elle n'a pas abouti à une disposition législative.

862. Dans un autre ordre d'idées, MM. Gauthier de Clagny, Cavaignac, etc..., ont soumis à la Chambre, le 18 janvier 1904, une proposition aux termes de laquelle « dans les entreprises de chemins de fer exploitées par l'État ou concédées par lui, le quart des administrateurs serait élu par le personnel des employés et ouvriers titularisés depuis cinq ans au moins ». Cette proposition n'est pas venue en discussion.

863. Nous avons cité plus haut le projet de loi déposé par M. Baudin, le 9 mars 1900, concernant les adminis-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

trateurs des compagnies de chemins de fer. L'exposé des motifs mettait en lumière cette idée que les compagnies n'ont pas pour mission unique de gérer l'affaire commerciale qu'est un chemin de fer, qu'il « leur appartient aussi et surtout d'assurer le service public en vue duquel, seul, il a été concédé et construit, que pour cette deuxième partie de leur tâche, il leur est reconnu maints pouvoirs dont l'exercice affecte directement la puissance économique du pays en temps de paix, et, en quelque mesure aussi, sa force défensive et offensive en temps de guerre ». A ce double rôle devrait correspondre une double investiture des administrateurs : la première, conférée par le libre choix des actionnaires, dont les intérêts sont d'ordre purement financier; la seconde, émanant de l'État, gardien naturel des intérêts nationaux.

L'auteur du projet faisait remarquer combien faible se trouve la part du capital-actions, dans le total du capital engagé pour la construction des chemins de fer. Il ajoutait qu'en fait l'assemblée générale des actionnaires n'est ouverte qu'à un petit nombre de privilégiés et que, dans ces conditions, il était logique, sans empiéter sur les droits légitimes des actionnaires, de soumettre la nomination des administrateurs à la ratification du ministre des Travaux publics. Cette combinaison, d'ailleurs, figurait déjà dans quatre projets de loi présentés en 1835 et en 1840, puis avait été reprise en 1882 par M. Varroy, ministre des Travaux publics, lors de ses négociations avec les compagnies, pour l'achèvement du troisième réseau. Enfin, le gouvernement du Second Empire avait été plus loin dans la même voie et s'était réservé, par les deux décrets des 6 novembre 1852 et 16 juin 1855, le droit d'approuver les nominations du président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Ouest, d'une part, et, d'autre part, celles du directeur et des membres du comité de direction du réseau du Midi (1).

(1) D. 16 juin 1855, portant autorisation de la société anonyme formée à Paris, sous la dénomination de «Compagnie des chemins

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

864. Les arguments que faisait valoir M. Baudin, en faveur de la légitimité du contrôle de l'État sur le choix des administrateurs, sont d'une nature très sérieuse, et il ne nous semble pas qu'en droit cette intervention soit contraire aux dispositions contractuelles qui régissent les rapports de l'État avec les compagnies de chemins de fer. On peut se demander seulement si, en pratique, ces dispositions donneraient des résultats satisfaisants, et si, en outre, elles n'auraient pas pour conséquence indirecte d'engager la responsabilité de l'État dans des affaires où il n'aurait pas le pouvoir de décision. Le projet de loi dont nous venons de parler n'a pas abouti.

c) *Agents d'exécution.* — 865. Le premier des agents d'exécution est le directeur. Seule la Compagnie du Nord n'a pas de directeur et ses fonctions sont exercées par un comité de direction.

Seuls, les statuts de la Compagnie d'Orléans définissent les attributions du directeur (1). En principe, il est chargé, sous l'autorité du Conseil d'administration, et suivant les décisions de ce conseil, de la gestion des affaires de la société; il assiste aux délibérations du conseil, propose la nomination et la révocation de tous les chefs de service, opère les recettes, règle les dépenses, passe les marchés, effectue les ventes et achats d'objets mobiliers, propose les modifications de tarifs, les règlements relatifs à l'organisation du service, fait tous les actes conservatoires, reçoit les notifications et significations que le Gouvernement est dans le cas d'adresser à la compagnie.

---

de fer de l'Ouest ». « Art. 2. La nomination du président du conseil d'administration de la société, sera soumise à l'approbation de notre ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics. »

D. 6 novembre 1852, approuvant les statuts de la compagnie du Midi. « Art. 2. Le choix du directeur et des membres des comités de direction, auxquels le conseil d'administration peut déléguer des pouvoirs, aux termes de l'article 27 des statuts, sera soumise à l'approbation du ministre de l'Intérieur, de l'Agriculture et du Commerce. »

(1) Art. 27 à 32 des statuts approuvés par décret du 27 septembre 1852.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il doit être propriétaire de 100 actions (1) et ne peut être nommé et révoqué que par un vote réunissant la majorité absolue des membres composant le conseil d'administration (2).

Nous rappelons que le directeur de la Compagnie du Midi est agréé par le ministre des Travaux publics.

Division des services. — 866. En fait, la plupart des compagnies ont adopté, pour la répartition et la division des services, une règle analogue.

A la direction sont rattachés un certain nombre de services *administratifs*, qui comprennent en particulier : le secrétariat général, le contentieux, la comptabilité, le service médical, le service des titres, les services financiers.

Quant aux services principaux ou services *actifs*, ils sont partagés en trois branches :

1° *La voie et les bâtiments*, comprenant l'entretien et l'amélioration des voies, gares, signaux, etc. ;

2° *Le matériel et la traction*, comprenant l'étude des projets, l'achat ou la construction du matériel roulant, la conduite des locomotives, la surveillance des dépôts, les approvisionnements de combustibles;

3° *L'exploitation*, comprenant le mouvement des trains, le service des gares et le service commercial.

La construction des lignes neuves a tenu, suivant les époques, une place plus ou moins importante dans les opérations des compagnies. Après avoir, à certains moments, constitué un service autonome, elle se trouve actuellement, dans la plupart des compagnies, rattachée au service de la voie.

867. Dans les grandes compagnies, le réseau se trouve divisé en un certain nombre de régions territoriales, appelées généralement « arrondissements », pour lesquels les trois services que nous venons d'indiquer, se trouvent placés respectivement sous les ordres d'un ingénieur de

(1) Art 30.
(2) Art. 28.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la voie, d'un ingénieur de traction et d'un inspecteur principal de l'exploitation.

Dans les réseaux très étendus, on crée quelquefois des chefs d'exploitation régionaux, ayant pour certaines affaires la priorité sur leurs collègues.

868. Les compagnies secondaires ont une organisation analogue à celle des grandes compagnies, du moins en ce qui concerne les rouages subalternes; des simplifications sont réalisées pour le personnel supérieur, dont l'importance est naturellement moindre.

§ 2. — *Organisation financière.*

869. Les compagnies de chemins de fer sont, en vertu d'une jurisprudence constante, des entreprises commerciales. En principe, elles devraient donc être libres dans la constitution de leur capital.

L'intervention des pouvoirs publics en cette matière se justifie par la part considérable que représente, dans la masse de l'épargne française, la fraction des capitaux engagés dans les entreprises de chemins de fer et par la nature spéciale de ces valeurs dont la tenue, en raison du jeu de la garantie d'intérêt, affecte, dans une mesure très large, le crédit de l'État lui-même.

On sait que, dans les émissions de leur capital, les compagnies ont recours au système de placement direct et continu à leurs guichets (1), spécialement avantageux puisqu'il supprime les frais d'émission, qu'il amène le classement immédiat des titres, et qu'il permet d'éviter les appels de fonds trop brusques qui déprime le marché.

Nous n'avons pas à traiter ici des questions commerciales ou économiques, qui se posent, à l'occasion de ces différentes opérations, mais seulement des dispositions

(1) Connu généralement sous le nom de système « du robinet ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

administratives ou réglementaires, qui concernent les actions et les obligations des compagnies de chemins de fer.

Article premier. — *Actions.*

870. A l'époque où ont été concédées les premières lignes de chemins de fer, les obligations étaient encore à peu près inconnues et les actions constituaient la totalité du capital dont les compagnies pouvaient disposer pour la construction des lignes concédées.

C'est dans la loi du 15 juillet 1845, relative à la ligne de Paris à la frontière belge, qu'ont été posées un certain nombre de règles applicables à la constitution du capital de toutes les compagnies de chemins de fer. Ces règles se trouvent dans le titre VII de la loi, sous les articles 7, 8, 10, 11 et 13.

Nous avons déjà parlé de l'article 10, à l'occasion de l'approbation des statuts sous le régime antérieur à la loi de 1867.

L'article 11 ne fait que rappeler l'interdiction des actions d'apport, formulée en 1838, à propos de la Compagnie d'Orléans, pour éviter des spéculations malhonnêtes.

Les articles 7, 8 et 13 contiennent les dispositions suivantes :

« *Art.* 7 — Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication d'un chemin de fer si, préalablement, il n'a pas été agréé par le ministre des Travaux publics, et s'il n'a déposé..... au secrétariat général du ministère du Commerce, en double exemplaire, le projet des statuts de la Compagnie, au secrétariat général du ministère des Travaux publics, le registre à souche d'où auront été détachés les titres délivrés aux souscripteurs, ou, pour les compagnies dont les souscriptions auraient été ouvertes antérieurement à la présente loi, l'état appuyé des pièces justificatives constatant les engagements réciproques des fondateurs et des souscripteurs, les verse-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ments reçus et la répartition définitive du montant du capital social. A dater de la remise des registres ou états ci-dessus entre les mains du ministre des Travaux publics, toute stipulation par laquelle les fondateurs se seraient réservé la faculté de réduire le nombre des actions souscrites, sera nulle et sans effet. »

« *Art.* 8. — Les récépissés de souscriptions ne sont point négociables; les souscripteurs seront responsables jusqu'à concurrence des cinq dixièmes du versement du montant des actions qu'ils auront souscrites. Chaque souscripteur aura le droit d'exiger de la compagnie adjudicataire la remise de toutes les actions pour lesquelles il aura été porté sur l'état définitif de répartition déposé au secrétariat général du ministère des Travaux publics. Ces conditions seront mentionnées sur les registres ouverts et sur les récépissés remis postérieurement à la promulgation de la présente loi. »

« *Art.* 13. — Toute publication quelconque de la valeur des actions avant l'homologation de l'adjudication, sera punie d'une amende de 500 à 3,000 francs. Sera puni de la même peine tout agent de change qui, avant la constitution de la société anonyme, se serait prêté à la négociation de récépissés ou promesses d'actions. »

871. En outre, à partir de 1852, des décrets approuvant les concessions ont interdit la négociation des actions avant le versement des deux premiers cinquièmes, et, dans une loi relative au chemin de fer de Lyon à Genève, en date du 10 juin 1853, ont été insérés deux articles (1), qui ont une portée générale et qui étendent l'application de l'article 13 de la loi de 1845 à toute négociation d'actions interdite par le décret de concession, et à toutes les personnes qui viendraient à publier la valeur de ces actions.

872. Aucune loi générale n'a fixé de proportion entre le capital-actions et le capital total. Il est cependant

(1) Art. 2 et 3.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

intéressant que le capital-actions soit en rapport avec l'importance probable de l'entreprise et avec celle des alternatives de prospérité ou de dépression économique, qui influent sur le produit net. En effet, quand ces variations sont assez fortes pour réagir notablement sur le produit net, les actions, dont le dividende est très variable, ne se classent pas dans des conditions satisfaisantes,et les obligations elles-mêmes risquent de ne plus trouver dans la masse du capital-actions, qui constitue leur gage, une garantie suffisante de sécurité.

La considération de l'importance absolue et surtout relative du capital-actions, a, fréquemment et à juste titre, préoccupé les pouvoirs publics. Cette préoccupation est devenue plus vive à mesure que l'usage des obligations par les grandes compagnies de chemins de fer se répandait, et que, peu à peu, le rapport de leur capital-actions (1) à leur capital total, qui était encore de 80 0/0 en 1850, descendait à 40 0/0 en 1855, pour tomber aujourd'hui au-dessous de 14 0/0.

En 1870, le Conseil d'État fixait, dans un décret relatif à la ligne de Clermont à Tulle, la proportion à maintenir entre le capital-actions et le capital-obligations. Des dispositions analogues figurent dans la loi du 23 mars 1874, relative à la ligne d'intérêt général de Besançon à Morteau (2).

873. L'utilité d'imposer aux compagnies un capital-actions suffisant est encore bien plus forte pour les compagnies secondaires et les compagnies d'intérêt local que pour les grandes compagnies dont le crédit est assez solide pour ne pas souffrir du défaut d'équilibre que nous venons de signaler.

---

(1) En valeur nominale.

(2) Aux termes de l'article 8 de cette loi, il est interdit d'émettre des obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, et les émissions d'obligations ne pourront être réalisées que lorsque le ministre des Travaux Publics aura constaté que cette clause est observée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Aussi, le Conseil d'État adopta-t-il pour ces chemins de fer une jurisprudence limitant le capital-actions à la moitié du capital total.

Cette jurisprudence fut sanctionnée par les dispositions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans un chapitre ultérieur (1).

874. Les actions des compagnies de chemins de fer sont des titres au porteur ou des titres nominatifs. Les statuts de toutes les compagnies, sauf celle du Nord, prévoient que l'amortissement de ces titres doit être terminé cinq ans avant l'expiration des concessions.

Article 2. — *Obligations.*

875. Le mode d'emprunt par obligations ne fut pas employé dans les premières concessions de chemins de fer. La première émission d'obligations eut lieu en 1838.

La première mention relative aux obligations insérée dans un acte officiel figure dans la loi du 15 juillet 1840, approuvant une convention avec la Compagnie d'Orléans, qui soumet à l'agrément du ministre le taux des emprunts à réaliser.

Dans la loi du 19 novembre 1849, relative à la ligne de Marseille à Avignon, se trouve, pour la première fois, imposée l'obligation pour une compagnie de demander l'autorisation de l'emprunt lui-même.

Cette clause fut généralisée et régit aujourd'hui toutes les émissions d'obligations des compagnies. En vertu des règlements d'administration publique de 1863 et 1868, sur les justifications financières, « la forme des obligations à émettre par la compagnie, la quotité, le mode de négociation et les conditions de chaque émission partielle

---

(1) V. n° 1375 et s.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

doivent être préalablement approuvés par le ministre des Travaux publics ».

Avant d'autoriser une émission d'obligations, le ministre des Travaux publics prend l'avis du ministre des Finances; il soumet la demande au comité consultatif des chemins de fer, qui examine si les besoins de la compagnie justifient l'émission sollicitée, si les garanties offertes aux prêteurs sont suffisantes, si le taux et les frais d'émission proposés sont convenables, eu égard à la situation du marché, si la forme et le type en sont admissibles et si les mentions qui y sont portées ne comportent pas d'indications susceptibles de tromper le public auquel elles s'adressent.

Afin d'éviter que les Compagnies n'utilisent à des opérations qui ont été critiquées leurs fonds de roulement qui sont considérables, le ministre spécifie généralement que les ressources réalisées resteront toujours inférieures aux dépenses, qui devront être en partie couvertes par des prélèvements sur leurs disponibilités.

Les obligations des compagnies de chemins de fer peuvent être, comme les actions, soit au porteur, soit nominatives. Elles sont généralement des types 3 0/0 ou 2 1/2 0/0.

876. Un litige important a été soulevé par la Compagnie de l'Est, au sujet d'un ancien emprunt qu'elle voulait convertir. Comme la mention du remboursement anticipé n'était pas portée sur les titres, la prétention de la compagnie n'a pas été admise, et un arrêt de la Cour de cassation, en date du 21 avril 1896, lui a refusé le droit de conversion (1). Ce droit, au contraire ne peut être contesté aux Compagnies de Lyon

(1) D'après la thèse qui a triomphé, la disposition de l'article 1187 du Code civil, aux termes duquel le terme convenu est dans l'intérêt du débiteur, ne fait qu'établir une présomption simple qui doit s'évanouir s'il résulte des stipulations du contrat que le terme a été convenu à la fois dans l'intérêt des deux parties, ce qui serait le cas lorsque les titres portent des tableaux d'amortissement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et de l'Orléans, qui ont prévu formellement la possibilité de remboursement anticipé de tous leurs emprunts (1).

877. L'amortissement des emprunts anciens des grandes compagnies était réglé de façon à ce qu'il fût entièrement terminé un certain temps avant l'expiration de la concession. Sauf pour la Compagnie du Midi, pour laquelle l'amortissement de tous les emprunts sera terminé trois ans avant la fin de la concession, les emprunts récents des compagnies ne seront totalement amortis que quelques semaines avant cette époque. Les dates extrêmes des amortissements sont les suivantes :

Pour la Compagnie	d'Orléans.....	1er octobre 1956
—	P.-L.-M.....	1er janvier 1959
—	du Midi.....	1er novemb. 1957
—	du Nord.....	1er octobre 1950
—	de l'Est.....	1er septemb. 1954

878. Le gage des obligataires se compose, d'une façon générale, de la valeur du chemin de fer, du matériel, des produits de l'exploitation, des subventions versées par l'État, les départements ou les communes, et enfin du capital-actions; mais les obligataires ne sont que de simples créanciers chirographaires, ne possédant aucun privilège sur les produits de la concession du chemin de fer, ni sur les subventions dues par l'État, ni hypothèques sur les lignes elles-mêmes qui, nous l'avons vu, font partie du domaine public, et sur lesquelles ne peut être consenti aucun droit réel.

Il y a cependant quelques exceptions à signaler à ces deux règles. C'est ainsi qu'un privilège sur les produits nets et sur les garanties dues par l'Etat était réservé aux obligataires des lignes de la compagnie franco-algérienne, par les lois du 15 avril et 28 juillet 1885, et 31 juillet 1886.

---

(1) A la suite de cet arrêt le ministre des Travaux publics, en autorisant les émissions d'obligations des compagnies de chemin de fer, spécifie que la faculté de remboursement au pair par anticipation sera mentionnée sur les titres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il en était de même pour la subvention dont bénéficiait la ligne de Lérouville à Sedan; en 1875, une société civile a été constituée pour le recouvrement de cette subvention. On peut citer également un exemple de bons correspondant aux sommes dues par l'État à titre de subvention, celui des bons de délégation émis en 1873 par la Compagnie des Charentes.

§ 3. — *Monopole des compagnies de chemins de fer.*

879. Bien que les compagnies de chemins de fer soient des sociétés commerciales elles ne sont pas libres, soit d'étendre par une modification géographique de leurs réseaux, le champ de leurs opérations de transport, soit, en restant dans la région desservie par leur concession, de développer l'étendue de leur action commerciale ou industrielle, en ajoutant au profit qu'elles peuvent retirer de l'exploitation du chemin de fer les bénéfices accessoires provenant de l'exercice d'industries différentes ou de commerces distincts.

Nous indiquerons tout d'abord les raisons de cette restriction apportée à leur liberté d'action; en second lieu, les règles qui limitent l'extension géographique de leur activité; et, en troisième lieu, les conditions dans lesquelles elles peuvent se livrer à des opérations autres que celles qui constituent l'exploitation proprement dite des chemins de fer.

Article premier. — *Fondement des restrictions apportées à l'activité des compagnies.*

880. La raison qui justifie la restriction imposée à l'étendue des opérations d'un chemin de fer est la possession, par celui-ci, d'un monopole.

Ce monopole ne résulte d'aucun texte de loi. Dès la première concession de chemin de fer en France, les pouvoirs publics avaient spécifié qu'ils n'entendaient pas constituer de monopole au concessionnaire. L'ar–

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ticle 5 de l'ordonnance du 26 février 1823, relative à la Compagnie des chemins de fer de Saint-Étienne à la Loire (Andrézieux à Saint-Étienne), dispose, en effet, que « la Compagnie ne pourra réclamer aucune indemnité, dans le cas où le Gouvernement autoriserait, par la suite, la construction de canaux ou d'autres chemins de fer, propres au transport de la houille ou aux marchandises, soit de la Loire au Rhône, soit sur tout autre point ».

881. Des dispositions analogues et plus précises ont été insérées dans les conventions de 1857, qui s'appliquent à toutes les compagnies, et l'article 60 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général prévoit que « toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé un chemin de fer concédé, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie ».

882. L'article 61, d'autre part, envisage le cas de lignes de chemin de fer venant s'embrancher ou se raccorder avec la ligne concédée, et décide que le concessionnaire primitif « n'aura le droit de réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun frais particulier pour la compagnie ».

883. Si la concession d'une ligne de chemin de fer ne donne aux concessionnaires aucune garantie contre la construction d'une ligne concurrente, elle ne lui donne même pas le droit d'user exclusivement de la ligne concédée.

Le législateur a, en effet, réservé à toute autre compagnie, ou même aux particuliers, le droit de faire circuler des trains ou des wagons sur cette ligne, dans les conditions déterminées par l'article 61 du cahier des charges, et moyennant le payement du péage.

884. Dans quelques cas exceptionnels, cependant, il a dérogé à la règle habituelle et donné aux concessionnaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

quelques garanties contre une concurrence possible dans l'avenir. Nous citerons, dans cet ordre d'idées, l'article 2 de la loi du 7 juillet 1838, relatif à la concession du chemin de fer de Paris à Orléans, aux termes duquel « aucune autre ligne de chemin de fer, soit de Paris à Orléans, soit de Paris aux points intermédiaires entre Paris et Orléans desservis par la ligne concédée, ne pourra être autorisée avant l'expiration d'un délai de vingt-cinq ans, à dater de la promulgation de la présente loi. Néanmoins, si, avant l'expiration de ce délai, la nécessité de l'établissement d'une seconde ligne était constatée par une enquête administrative, la nouvelle concession pourrait être faite par une loi.

« Les dispositions du premier paragraphe du présent article ne feront point obstacle : 1° à la concession des embranchements qui seraient accordés à des compagnies concessionnaires de lignes formant prolongement ou embranchement à celle de Paris à Orléans, afin d'établir une communication entre cette ligne et leurs gares et magasins; 2° à la concession d'embranchements qui, par leur jonction avec la ligne concédée, viendraient à mettre Paris et Orléans en communication par une voie de fer continue; ils ne pourront toutefois être autorisés qu'autant que la longueur totale de la nouvelle ligne qu'ils compléteraient sera d'un quart au moins plus longue que la ligne présentement concédée, et que les prix de transport de Paris à Orléans seront maintenus à un quart au-dessus de ceux de cette ligne. »

885. Si, en droit, les chemins de fer ne bénéficient d'aucun monopole, il en est tout autrement en fait. Les pouvoirs publics n'ont pas voulu se lier les mains pour l'avenir, mais ils ont évité soigneusement, et avec raison, de créer aux lignes de chemins de fer existantes des concurrences qui auraient été désastreuses pour elles et auraient amené la ruine de leur crédit, sans bénéfice pour l'intérêt général, une entente devant forcément se produire entre les compagnies rivales.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En fait, on peut donc dire que les compagnies de chemins de fer jouissent d'un monopole.

Il pourrait y avoir des inconvénients sérieux, tant au point de vue financier qu'au point de vue économique, à laisser ces compagnies libres d'étendre d'une façon excessive la longueur du réseau qu'elles exploitent ou qu'elles contrôlent; cette concentration excessive pourrait même présenter des dangers pour la puissance publique.

Article 2. — *Fusions et traités d'exploitation.*

886. Dans quelles conditions les compagnies de chemins de fer peuvent-elles accroître l'étendue de leur réseau?

a) *Fusions.* — Le mode d'accroissement le plus simple est celui qui résulte de la fusion de deux réseaux. En présence de cette éventualité, les pouvoirs publics ont à tenir compte de deux considérations : la fusion sollicitée ne présente-t-elle pas d'inconvénients au point de vue de la concentration d'intérêts financiers et économiques, comme nous l'indiquons plus haut; en second lieu, ne peut-elle avoir pour effet de diminuer les garanties offertes par l'exploitant qui disparaît, soit au public, soit à l'État, s'il s'agit d'un réseau lié à lui par des conventions financières.

887. Les statuts des compagnies prévoient, en général, dans l'objet social, la construction et l'exploitation de toutes concessions à venir. Il n'en est pas de même pour la Compagnie du Nord et celle du P.-L.-M.

888. Les pouvoirs publics sont intervenus à différentes reprises pour insérer dans des actes législatifs ou réglementaires des clauses interdisant formellement les fusions entre compagnies ou les communautés d'intérêt qui peuvent amener, en pratique, des résultats analogues. C'est ainsi que l'article premier du décret du 27 mars 1852, approuvant une convention avec la Compagnie d'Orléans, contient la disposition suivante :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« La Compagnie ne pourra contracter aucun traité de fusion ou d'alliance avec les compagnies des deux chemins de fer de Lyon à Avignon et d'Avignon à Marseille. »

L'article 16 de la convention ci-dessus dispose que « l'administration du chemin de fer composé des lignes ci-dessus mentionnées, restera indépendante de celle de tout autre chemin de fer actuellement concédé. Le conseil d'administration dudit chemin ne pourra comprendre ni les présidents, ni plus de deux membres de chacun des conseils d'administration des autres lignes concédées ».

L'article premier de la loi du 8 juillet 1852, relative au chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, contenait une disposition symétrique :

« La compagnie ne pourra contracter aucun traité de fusion ou d'alliance avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et de ses prolongements. »

Lorsque les pouvoirs publics estimaient que la fusion pouvait être acceptée, l'interdiction qui avait été édictée antérieurement se trouvait levée implicitement ou explicitement. C'est ainsi que l'article 2 du décret du 27 mars 1852, approuvant une convention passée avec la Compagnie d'Orléans, disposait : « L'interdiction résultant de la loi du 1er décembre 1851, relative à la réunion des Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon, est levée. Les concessionnaires de ces deux lignes, actuellement distinctes, seront admis à les réunir en une seule et même entreprise, concédée à une seule compagnie, et même à leur joindre le prolongement de Marseille à Avignon et toutes les autres lignes affluentes. »

889. La nécessité d'une autorisation pour rendre légale une cession de chemins de fer, a toujours été reconnue par la jurisprudence (1), en se basant sur ce principe que

(1) Cass., 14 février 1859; 15 mai 1861. C. d'Et. cont., 31 mai 1878. Cass., 11 février 1884, Constantin contre banque franco-hollandaise.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la concession du chemin de fer a été accordée en tenant compte des capacités techniques, financières et des garanties morales offertes par le demandeur en concession. C'est ce qui a été précisé par la Cour de cassation, le 5 décembre 1882, dans les termes suivants :

« Attendu que le choix des concessionnaires, déterminé par des conditions relatives à leur personne, exclut nécessairement la faculté pour eux de se substituer, par leur seule volonté, des tiers qui peuvent ne pas offrir les mêmes garanties..., qu'un traité de cession fait sans cette autorisation préalable est entaché d'une nullité radicale, même entre les parties contractantes. » (Faillite du tramway de Paris à Sèvres contre Tarbé des Sablons.)

890. Cette interdiction se trouve précisée pour les grandes compagnies de chemins de fer, depuis les conventions de 1883, dans l'article de loi du 20 novembre 1883, édictant que « tout traité engageant le concours financier des grandes compagnies dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées, ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par la loi ».

891. La question se pose de savoir quelle est l'autorité qui doit approuver la cession, lorsqu'on ne se trouve pas dans le cas prévu par l'article de loi précédent, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit d'une compagnie secondaire.

On a quelquefois soutenu que le législateur ne se réservait l'examen des conventions qu'en raison des questions générales qu'elles soulèvent au point de vue économique et financier, et que le choix du concessionnaire pouvait être laissé au Gouvernement. Aucun texte ne permet de justifier cette théorie, et nous estimons que la transmission d'une concession doit être faite, dans tous les cas, par l'autorité qui a qualité pour concéder. Il faut remarquer d'ailleurs que, dans tous les précédents, depuis la fin du Second Empire, la règle que nous indiquons a été suivie.

892. Quelle serait la sanction d'une cession de concession non autorisée?

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Elle pourrait être double, entraîner d'une part, au point de vue civil et vis-à-vis des tiers, la nullité des actes qui seraient passés irrégulièrement, et, d'autre part, provoquer, de la part des pouvoirs publics, la déchéance.

b) *Traités d'exploitation.* — 893. Une question plus délicate se pose lorsque, au lieu d'acquérir un réseau voisin, une compagnie se borne à passer avec lui un traité d'exploitation.

Les auteurs sont divisés sur cette question : M. Aucoc déclare qu'à défaut d'un texte exprès, il faut assimiler les traités d'exploitation aux sous-traités faits pour l'exécution des travaux, qui n'ont pas besoin d'être approuvés par le Gouvernement, et que, d'ailleurs, celui-ci n'a pas à se préoccuper des moyens qu'emploie le concessionnaire primitif pour remplir les obligations qu'il a assumées, puisque la passation d'un traité d'exploitation ne fait pas disparaître sa propre responsabilité.

A côté de cette thèse, fut soutenue par M. Christophle, à la Chambre des députés, en 1877, une seconde opinion aux termes de laquelle une simple décision ministérielle suffirait pour approuver de semblables traités.

M. Alfred Picard (1), tout en reconnaissant la valeur des arguments juridiques produits par M. Aucoc, se demande s'il n'est pas plus conforme aux intentions du législateur d'assimiler les traités d'exploitation aux cessions proprement dites.

Nous partageons entièrement cet avis. Le traité d'exploitation n'est, en somme, qu'une cession déguisée, faisant passer la gestion du réseau des mains du concessionnaire primitif entre celles d'un autre exploitant. Il est vrai que la responsabilité du premier concessionnaire demeure, mais les capacités techniques qui ont pu motiver son choix ne trouvent plus leur emploi; en outre, il est conforme aux principes de notre droit public que les chemins de fer qui, nous venons de le voir, n'ont pas

(1) Traité des chemins de fer (II-162).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le droit de modifier l'étendue de leurs réseaux sans une intervention du législateur, ne puissent par un moyen détourné, obtenir le même résultat.

Si ce sont les grandes compagnies qui se chargent de l'exploitation de lignes qui ne leur ont pas été concédées, il peut en résulter, progressivement et sans aucun contrôle du législateur, la formation, dans l'État, de puissances financières et économiques dont l'excessive importance ne serait peut-être pas sans entraîner quelque inconvénient. Si, au contraire, ce sont les grandes compagnies qui rétrocèdent à de petites sociétés locales l'exploitation de lignes à elles concédées, il peut se faire que le public ait à souffrir d'une exploitation moins soignée et ne puisse pratiquement, ou du moins facilement, mettre en jeu la responsabilité secondaire des grandes compagnies qui théoriquement subsiste.

894. La pratique confirme, d'ailleurs, cette manière de voir. Elle montre que les grandes compagnies, particulièrement les chemins de fer du Nord et de l'Est, qui ont passé avec des compagnies secondaires des traités d'exploitation, n'ont pas tardé à en absorber complètement et définitivement le plus grand nombre.

Il est à remarquer que l'article de loi du 20 novembre 1883 nécessite l'intervention du législateur, toutes les fois que la passation d'un traité d'exploitation engage le concours financier d'une des grandes compagnies.

En fait, d'ailleurs, et même dans les cas assez rares où la question peut théoriquement se poser, l'Administration a adopté la solution que nous indiquons, et a fait approuver par le législateur, tous les traités d'exploitation qui ont été passés, à l'exception d'un seul (1).

Récemment encore, le comité consultatif, appelé à donner son avis sur un traité par lequel la C^ie^ P.-L.-M. retrocédait l'exploitation de la ligne de Vichy-Cusset

---

(1) D. 28 mai 1887. Noyelles à Saint-Valéry.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la Cie des chemins de fer du Centre, a exprimé la même opinion (1).

Il faut remarquer que le législateur a toujours qualité pour insérer dans les lois approbatives des concessions des dispositions spéciales donnant délégation au chef de l'État pour approuver des traités d'exploitation. C'est ce qui a été fait pour les lignes à voie étroite concédées à la Compagnie d'Orléans par la convention du 17 juin 1892, à la Compagnie de l'Ouest par la convention du 25 mars 1885 et pour la ligne d'Orange au Buis concédée à la Compagnie P.-L.-M.

895. Une compagnie de chemin de fer peut songer à augmenter l'étendue de son réseau, non seulement en France mais encore à l'étranger. Le plus souvent, l'exploitation de lignes, à l'étranger, nécessite la formation d'une seconde société, et il n'y a pas fusion entre les réseaux exploités dans les deux pays différents.

Il peut se faire, d'ailleurs, que les actionnaires des deux sociétés soient les mêmes. C'est le cas qui se présente pour le réseau du Nord-belge, que la compagnie du Nord exploite depuis longtemps en Belgique, et dont les bénéfices permettent de distribuer tous les ans, 7 ou 8 francs de dividende supplémentaire aux actionnaires de la compagnie du Nord français.

Les comptes de la Compagnie du Nord relatifs à ce réseau ne sont pas soumis à la Commission de vérification des comptes du ministère des Finances, mais les recettes et les dépenses correspondantes figurent dans le rapport annuel présenté par le Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires.

896. La compagnie de l'Est a exploité, pendant un certain nombre d'années, un réseau luxembourgeois. Elle avait passé, le 5 juin 1857, avec la société des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, un traité aux termes duquel elle se chargeait, pendant cinquante ans, de l'ex-

(1) Séance du 25 janvier 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ploitation de 200 kilomètres de lignes, moyennant une rémunération forfaitaire de 40 à 65 0/0 de la recette brute, suivant le montant de celle-ci. Ce réseau, remanié par le traité du 27 janvier 1863, fut l'objet, à la suite de la guerre de 1870-1871, d'une convention (approuvée par la loi du 17 juin 1873), passée entre la compagnie de l'Est et le Gouvernement français; celui-ci était subrogé aux droits de la compagnie de l'Est, pour les retrocéder au gouvernement allemand, en atténuation de l'indemnité de guerre.

Nous avons également, signalé la loi du 28 décembre 1909, qui a autorisé la compagnie de l'Est à participer pour 10 millions, à la formation du capital destiné à construire le raccourci « Moutiers-Grange » sur la ligne du Lœtschberg (1).

897. Il peut arriver enfin qu'un réseau de chemin de fer soit chargé, outre la construction et l'exploitation de son propre réseau, de l'exécution d'autres travaux publics et même de l'exploitation de concessions publiques autres que des chemins de fer.

C'est ainsi que la compagnie du Midi a été chargée, par l'État, en exécution des conventions des 1er août 1858, 28 décembre 1858, 11 juin 1859 et 10 août 1868, de construire 22 routes agricoles, dans les départements de la Gironde et des Landes. La dépense, qui avait été évaluée primitivement à 4 millions, a été en réalité de 10 millions, et figure au compte d'établissement, à la charge de la compagnie, au même titre que les dépenses de construction du chemin de fer.

Nous avons dit également que, pendant de longues années, la compagnie du Midi a exploité, à des titres différents, le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi. Le titre de la compagnie était, d'ailleurs *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*

L'article 1er des statuts indiquait que la concession pourrait comprendre, en outre des lignes de chemins de

(1) V. *supra*, n° 34 *bis* et la note.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fer et canaux déjà concédés ou affermés, l'exécution et l'exploitation des chemins de fer et *canaux* qui lui seraient ultérieurement concédés ou affermés.

Cette mention a disparu, lors de la modification des statuts qui a eu lieu en 1898, après le rachat par l'État du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Article 3. — *Opérations commerciales et industrielles.*

898. Examinons maintenant dans quelle mesure et dans quelles conditions une compagnie de chemin de fer a le droit d'étendre ses opérations, non plus en développant géographiquement son réseau, mais en se chargeant, dans les limites de ce réseau, d'opérations annexes et accessoires de l'exploitation du chemin de fer, ou même d'opérations n'ayant aucun rapport avec cet objet principal.

899. Aucun texte législatif ou réglementaire n'interdit à une compagnie de joindre aux opérations qu'elle fait en vertu de son cahier des charges des opérations industrielles ou commerciales différentes.

On a même prétendu que les règlements d'Administration publique de 1863 et 1868, relatifs aux justifications financières, en décidant que l'on ne pourrait pas porter au compte d'exploitation les frais concernant les établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation des chemins de fer, avaient ainsi reconnu indirectement que les compagnies étaient libres de faire des opérations étrangères à l'exploitation du chemin de fer. C'est donner là une fausse interprétation d'une disposition des règlements ci-dessus visés, qui n'avait pour objet que de laisser en dehors du compte d'exploitation, les produits du domaine privé des compagnies.

900. Mais, s'il n'y a pas de dispositions réglementaires sur la matière, c'est un principe admis par les pouvoirs publics et reconnu par la doctrine et la jurisprudence qu'une compagnie de chemins de fer doit borner son activité commerciale et industrielle aux opérations qui sont

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nécessaires à l'exploitation du chemin de fer ou qui en sont le complément naturel.

901. Il y a, pour les pouvoirs publics, deux motifs pour appliquer cette règle. Le premier est de ne pas augmenter abusivement le monopole de fait, déjà assez considérable, qui a été concédé aux compagnies de chemins de fer; le deuxième, de ne pas entraîner l'État, qui est directement ou indirectement exploitant de chemins de fer, dans une série d'opérations commerciales ou industrielles qu'il n'est peut-être pas de son rôle normal d'entreprendre.

D'autre part, ce principe se justifie par la nécessité de garantir les intérêts privés, le commerce et l'industrie libres, contre la concurrence très dangereuse que pourraient leur faire des chemins de fer effectuant les mêmes opérations, sans avoir à payer les mêmes impôts, bénéficiant fréquemment de terrains provisoirement disponibles ou acquis avec le bénéfice de l'expropriation, utilisant pendant certaines heures de loisir, un personnel occupé à d'autres besognes, trouvant dans le fonds de roulement qu'ils possèdent obligatoirement de grosses disponibilités financières, obtenant enfin, grâce à la garantie d'intérêts, un crédit extrêmement avantageux.

Cette concurrence peut devenir abusive si l'industrie accessoire peut tirer des bénéfices directs du monopole que le chemin de fer a reçu, dans un but déterminé, des pouvoirs publics; il en serait ainsi, en particulier, dans le cas où un chemin de fer transporterait au prix de revient et non pas au prix du tarif applicable à ses concurrents, les matières premières destinées au fonctionnement de l'industrie considérée.

902. Pour faire respecter par les compagnies le principe que nous venons de définir, l'État se trouve mieux armé vis à vis des sociétés constituées antérieurement à la loi de 1867, qui sont liées par leurs statuts approuvés par décret en Conseil d'État. Il aurait le droit de s'opposer à une modification de ces statuts, tendant à faire rentrer de nouvelles opérations dans l'objet social, tel qu'il s'y trouve défini.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il est encore armé pour intervenir à l'occasion des autorisations d'emprunt des compagnies. Il peut, à ce moment, examiner à quels besoins répondent les emprunts sollicités et n'accorder l'autorisation que pour les sommes qui seraient réellement affectées au service du chemin de fer.

903. Pour les sociétés constituées après 1867, les garanties sont moins grandes, mais nous avons vu que, suivant la pratique recommandée par le Conseil d'État, les pouvoirs publics ont fréquemment reporté dans les lois ou décrets approuvant les conventions, une clause aux termes de laquelle la compagnie concessionnaire « ne peut employer aucune partie de son capital à une opération autre que celle en vue de laquelle elle a été constituée, sans autorisation préalable, par décret rendu en Conseil d'État ».

903 *bis*. Quelles sont les opérations que l'on peut considérer comme étant permises à une compagnie de chemins de fer, comme opérations annexes ou accessoires de l'objet principal qui est l'exploitation du chemin de fer?

En premier lieu, il faut citer les opérations qu'une compagnie de chemin de fer assure, pour augmenter le *bien-être et la commodité des voyageurs.*

a) *Opérations faites en vue de la commodité des voyageurs.*

904. Une compagnie de chemins de fer peut, à juste titre, songer à développer le bien-être de sa clientèle pendant le voyage, soit en passant des traités avec la compagnie des wagons-lits, qui assure le coucher des voyageurs, soit en organisant des services de wagons-restaurants, de wagons-buffets, de wagons-bars, sans que les hôteliers et les restaurateurs puissent se plaindre de concurrence abusive.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

905. Dans le même ordre d'idées, il faut citer l'installation, dans les gares, de bibliothèques où les voyageurs peuvent acheter des livres et journaux. On a critiqué, à diverses reprises, au Parlement, en 1881, en 1883, en 1890, les conditions dans lesquelles étaient exploitées ces bibliothèques, par une seule maison concessionnaire, ainsi que la disposition qui réservait à la compagnie le droit d'interdire le dépôt pour la mise en vente de tous ouvrages qu'elle estimerait dangereux ou nuisibles à ses intérêts. A la suite de ces interventions parlementaires, une circulaire ministérielle a invité les compagnies, au lieu de traiter directement avec une maison de librairie, à recourir au procédé de l'adjudication restreinte (1).

Les traités des compagnies relatifs aux bibliothèques des gares doivent être communiqués au ministre puisque les bénéfices qu'en tirent les compagnies entrent dans le compte d'exploitation, mais le ministre n'intervient nullement dans la fixation des prix de vente.

906. Depuis de longues années, les compagnies ont dans leurs grandes gares, principalement aux gares de bifurcation, établi des buffets pour vendre aux voyageurs les denrées dont ils peuvent avoir besoin au cours du voyage. Pour la vente des denrées comme pour celle des livres, les compagnies n'agissent pas directement, mais par l'intermédiaire de concessionnaires qui se chargent de l'entreprise.

907. L'autorisation d'exploiter un buffet est délivrée par le préfet, conformément à l'article 66 de l'ordonnance de 1846-1901. L'autorisation ainsi accordée fait aux agents des buffets une situation analogue à celles des employés du chemin de fer; ils ont le droit de circuler librement dans les gares (2). Les règlements municipaux pour la fermeture des cafés ne sont pas applicables aux buffets des chemins de fer.

---

(1) Circ. min. du 17 septembre 1896.
(2) Cass. crim., 29 décembre 1860.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

908. L'exploitation des buffets, par les Compagnies de chemins de fer, a soulevé à diverses reprises les réclamations des cafetiers. Récemment, la ville de Chamonix, propriétaire d'un hôtel situé près de la gare, s'opposait à la construction d'un chemin de fer de Chamonix à Montenvers, à moins que le concessionnaire ne prît l'engagement de ne construire ou exploiter ni hôtel, ni buffet. Le Conseil d'État refusa d'approuver une semblable disposition et se borna à insérer dans le décret de concession la clause habituelle interdisant à la société du chemin de fer de s'intéresser, directement ou indirectement, dans une entreprise *étrangère à l'objet même de la concession*, sans autorisation donnée par décret en Conseil d'État.

La compagnie du chemin de fer de Chamonix à Montenvers ayant, depuis lors, demandé l'autorisation de construire un buffet à Chamonix, le ministre des Travaux publics consulta le Conseil d'État pour savoir quels étaient les droits du concessionnaire, et, le 30 novembre 1910, le Conseil d'État répondit que la construction et l'exploitation d'un buffet ne constituent pas une entreprise étrangère à l'objet de la concession et que par suite, l'autorisation devait être accordée par le préfet suivant la forme indiquée plus haut.

909. La construction des hôtels Terminus a soulevé des discussions beaucoup plus vives et des débats plus importants. C'est pour l'hôtel de la gare Saint-Charles, à Marseille, que la question s'est posée pour la première fois.

A la suite d'une instance engagée par les hôteliers de Marseille, le tribunal de commerce (1) estima que la construction de l'hôtel Terminus pouvait être d'une réelle utilité pour les voyageurs qui, n'ayant que quelques heures à passer à Marseille, n'auraient pas le temps de se rendre au centre de la ville; mais il posa en prin-

(1) Trib. com. Marseille, 11 juin 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cipe que l'usage de l'hôtel devait être réservé exclusivement aux voyageurs et qu'il convenait d'en subordonner l'entrée à la présentation d'un billet.

La Cour d'Aix (1) confirma le jugement du tribunal de commerce de Marseille, en retenant, comme circonstance déterminante, la distance notable qui sépare la gare du centre de la ville; elle repoussa, au contraire, l'idée du contrôle des billets, suggérée par le tribunal de commerce.

La Cour de cassation (2) confirma l'arrêt de la cour d'Aix, principalement pour les motifs suivants :

« Attendu que la construction d'un hôtel dans la gare même, loin d'être de la part de la compagnie une violation des conditions auxquelles le monopole du transport des voyageurs par les voies ferrées lui a été concédé, n'est, au contraire, que le développement naturel et une amélioration de *ce service*...; que, d'ailleurs, l'État, en autorisant le classement de la dépense, a implicitement autorisé la construction elle-même...; attendu que, si la compagnie était libre de construire l'hôtel qu'elle a construit, rien ne justifie les restrictions que le tribunal lui a imposées, en déclarant qu'elle ne pourrait y recevoir que des voyageurs munis d'un billet délivré dans l'une de ses gares; attendu, d'ailleurs, que ces restrictions sont illusoires ou d'une exécution à peu près impossible... »

910. Le même litige fut soulevé à Bordeaux, pour l'hôtel Terminus, construit par la compagnie du Midi (3). La compagnie eut gain de cause.

911. C'est principalement à propos de la construction de l'hôtel du quai d'Orsay, par la compagnie d'Orléans, que la question des hôtels Terminus fut posée dans toute son ampleur, au cours de deux procès successifs.

La première instance, engagée par la Chambre syndicale des grands hôtels de Paris, tendait à l'interdic-

(1) Aix, 15 février 1882.
(2) Cass. Réq., 19 décembre 1882.
(3) Trib. civil Bordeaux, 12 janvier 1898.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion de la construction de l'hôtel. La Cour de Paris, dans son arrêt du 2 août 1900, posait d'abord le principe que les compagnies de chemins de fer, qui jouissent d'un monopole, « ne peuvent exercer d'autre industrie que celle pour laquelle elles ont été créées ». Elle ajoutait qu'il importe peu, au regard des tiers, dont les droits privés sont placés sous la sauvegarde des tribunaux de droit commun, que les autorisations administratives aient été accordées, implicitement ou explicitement, régulièrement ou irrégulièrement; mais que les compagnies ont le droit de se livrer aux opérations commerciales « qui peuvent être considérées comme l'accessoire licite de leur exploitation ». Elle reconnaissait ensuite que la création de l'hôtel, exploité indirectement par la compagnie, avait pour but une amélioration générale des transports, qu'elle offrait des facilités particulières aux voyageurs; enfin, sous réserve que ces derniers ne fissent à l'hôtel *qu'un arrêt et non un séjour*, elle décidait que cette amélioration n'apparaissait pas, dans les circonstances spéciales où elle intervenait, comme un abus de son monopole commis par la compagnie, dans son intérêt exclusif », qu'il n'y avait donc pas concurrence déloyale (1).

912. L'hôtel fut construit. La Société des grands hôtels fit un nouveau procès à la compagnie d'Orléans, ne contestant plus à l'hôtel du quai d'Orsay le droit de recevoir des voyageurs, ni même celui d'accueillir pour les repas et le logement tous les clients sans restriction ni catégorie, mais le droit d'utiliser une partie de ses locaux comme salle de bal, salle de festins et de soirées, ces opérations commerciales n'ayant aucun rapport avec l'exploitation des chemins de fer.

Le tribunal de commerce de la Seine (2) donna raison aux demandeurs. La Cour de Paris, saisie sur appel, infirma ce jugement dans un arrêt du 18 février 1903,

---

(1) D. P. 1900.II.484.
(2) Trib. Com. Seine, 20 mai 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

se basant sur ce qu'il n'avait pas été démontré « qu'à Paris, cette industrie des soirées ou grands repas, fût toujours distincte de l'exploitation normale d'un très vaste hôtel... que la salle dite *des fêtes* sert alternativement aux soirées critiquées par les sociétés demanderesses et aux repas qu'elles ne critiquent point... »

Et la Cour de cassation, appelée à se prononcer en dernier ressort, confirma l'arrêt précédent, attendu, disait-elle « que par une appréciation souveraine des documents de la cause, l'arrêt déclare en fait, que l'usage de la salle désignée expressément dans les plans approuvés, sous le nom de *salle des fêtes* et servant aux banquets, bals, soirées et réunions diverses, n'est que l'accessoire de l'exploitation générale de cet hôtel Terminus (1) ».

b) Prolongement du transport au-delà du chemin de fer.

913. Il a été fréquemment admis qu'une compagnie de chemins de fer pouvait se charger d'opérations assurant le transport des voyageurs ou des marchandises, au delà des limites mêmes de la voie ferrée, lorsqu'il en résultait pour le commerce des facilités spéciales ou, pour les voyageurs, des conditions plus favorables de correspondance ou d'horaire.

C'est ainsi que, directement ou indirectement, certaines compagnies de chemins de fer se chargent d'entreprises de transport par terre ou par eau (2).

---

(1) Cass. civ., 13 mars 1906.

(2) Au début de la construction des chemins de fer, au contraire, les pouvoirs publics interdisaient aux compagnies de se livrer à ces opérations. L'article 5 de la loi du 7 juillet 1838, relative au chemin de fer d'Orléans, disposait en effet « qu'il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du code pénal, de former aucune entreprise de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, pour desservir les routes aboutissant au chemin de fer de Paris à Orléans, ni de faire directement ou indirectement avec des entreprises de ce genre, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

914. En premier lieu, les compagnies assurent, dans les conditions qui ont été examinées dans le chapitre relatif à « l'Exploitation commerciale », le transport à domicile des marchandises expédiées en grande ou en petite vitesse, c'est-à-dire, les opérations de factage et de camionnage (1).

Nous avons vu que, sauf exceptions, ces opérations sont obligatoires pour la compagnie, à l'arrivée, qu'elles sont facultatives pour elle, au départ, et qu'elles sont toujours facultatives pour le public.

915. L'exploitation, par la compagnie de l'Ouest, des bateaux de Dieppe à Newhaven a été autorisée par l'article 4 de la convention du 31 décembre 1875.

La compagnie du Nord a également une participation dans l'exploitation des lignes de transport par mer, qui se trouvent sur les parcours de Calais-Douvres et Boulogne-Folkestone.

Cette participation s'explique d'elle-même, car elle permet d'obtenir une concordance parfaite entre les heures d'arrivée et de départ des trains et des navires, et d'éviter également la perte de temps qui résulterait de la reconnaissance détaillée des bagages et colis, si la responsabilité des risques et avaries du transport se trouvait partagée entre plusieurs sociétés indépendantes.

916. Certaines compagnies exploitent des services d'automobiles, notamment la compagnie P.-L.-M., dans les parties montagneuses de la Savoie et du Dauphiné. L'organisation de ces services, en amenant le développement du tourisme dans ces régions, favorise à la fois les intérêts du public et l'extension des affaires de la compagnie.

L'intervention de la compagnie, au lieu d'être directe, est quelquefois indirecte, lorsqu'elle se traduit par des subventions ou des garanties accordées à certains correspondants.

Nous avons indiqué, dans le chapitre de « l'Exploita-

---

(1) V. *supra*, nos 565 à 571.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion commerciale » (1), dans quelles conditions ces subventions étaient licites, et signalé le principe aux termes duquel les compagnies doivent maintenir l'égalité entre tous les commerçants pouvant effectuer le même service, sauf le cas de dérogations qui peuvent être accordées par autorisation ministérielle, si le ministre estime qu'il doit en résulter un avantage pour le public.

917. Une difficulté spéciale s'est élevée à propos des opérations en douane que les compagnies de chemins de fer peuvent effectuer pour le compte de leurs clients et qui forment en quelque sorte le prolongement du transport par voie ferrée. Ces opérations peuvent être confiées par l'expéditeur soit à des commissionnaires, soit aux compagnies. La même faculté d'option est laissée aux clients pour les autres opérations accessoires qui s'effectuent aux frontières de mer.

Cette faculté peut-elle disparaître en cas d'expédition directe faite par lettre de voiture unique? Pour soutenir l'affirmative, on se base sur ce que ce mode d'expédition, supprimant toute solution de continuité dans le transport, ne laisse, à aucun moment, place à l'immixtion d'un tiers.

Pour les frontières de terre, l'article 10 de la Convention de Berne réserve aux compagnies le monopole des opérations en douane; pour les transports qui n'y sont pas soumis, l'article 14 des conditions générales d'application des tarifs P.V. admet, au contraire, l'intervention des commissionnaires sauf stipulation contraire.

918. Aux frontières de mer, la question est plus complexe. Pour combattre le monopole des compagnies, les commissionnaires ont fait valoir l'utilité d'un représentant de l'expéditeur chargé de veiller à ce que l'expédition par mer se fasse le plus rapidement possible, à ce que l'arrimage soit bien exécuté, enfin, en raison des conditions différentes de responsabilité du transporteur par terre et par mer, à ce que l'état de la marchandise soit reconnu au point de transmission.

---

(1) V. *supra*, n°s 578 à 582.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'Administration, en présence des deux thèses inverses, a pris une solution intermédiaire; le tarif P.V. 400 bis fait une distinction entre les formalités en douane et les opérations de camionnage et de transbordement; ces dernières ont été réservées aux compagnies; pour les premières, au contraire, le tarif prévoit l'intervention facultative d'un commissionnaire. Le syndicat des commissionnaires a déféré ce tarif au Conseil d'État qui, dans un arrêt en date du 28 mai 1909, a rejeté sa requête par les motifs suivants :

« Sur le moyen tiré de ce que, en autorisant la compagnie P.-L.-M. à effectuer les opérations de camionnage et d'embarquement des marchandises destinées à l'exportation par mer, le tarif 400 *bis* aurait pour effet de supprimer l'industrie des commissionnaires; considérant que l'accomplissement des formalités nécessaires pour effectuer à bord des navires la livraison des marchandises destinées à l'exportation par mer fait partie, au même titre que le camionnage spécialement prévu par l'article 52 du cahier des charges, des opérations accessoires dont les compagnies de chemins de fer peuvent être autorisées à se charger, en leur qualité d'entrepreneurs de transport; que, d'ailleurs, pour bénéficier des conditions spéciales du tarif 400 *bis*, les expéditeurs ne sont pas tenus de renoncer au concours des commissionnaires; que leur droit de donner, par la lettre de voiture, à une personne de leur choix le mandat d'accomplir à Marseille toutes les formalités auprès des administrations publiques et des consuls a été, au contraire, expressément réservé et que dans ce cas la compagnie doit reverser sur le prix de la taxe les montant des frais perçus pour l'accomplissement des formalités en douane, le droit de statistique et le coût du connaissement; que, par suite, en homologuant un tarif réduit dans lequel se trouvent compris les frais de camionnage, le ministre n'a pas porté atteinte au droit qui demeure réservé au profit des expéditeurs et des commissionnaires de procéder au transport par des moyens de leur choix, au cas où ils ne voudraient pas profiter des avantages résultant du tarif de faveur ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La légalité du monopole des compagnies pour les opérations de camionnage et d'embarquement a donc été reconnue; quant aux opérations en douane, il n'est pas douteux pour nous que les tarifs peuvent réserver aux compagnies, le droit de les effectuer; en effet, ces opérations, dès lors que l'on se trouve en présence d'un transport direct, constituent nécessairement l'accessoire de ce transport; c'est au surplus en ce sens que s'est prononcée formellement la Cour de cassation dans son arrêt du 17 février 1909. La légalité de l'interdiction d'un mandataire, insérée dans les tarifs spéciaux, est donc reconnue par la jurisprudence, aussi bien en ce qui concerne les formalités en douane qu'en ce qui concerne le camionnage.

c) Opérations effectuées dans l'intérêt de l'exploitation.

919. L'extension du champ d'action commercial ou industriel des compagnies peut être également justifiée par l'intérêt même de l'exploitation du chemin de fer. C'est le motif qu'invoquent les compagnies lorsqu'elles demandent l'autorisation de construire des cités ouvrières pour leurs employés ou agents, dans le cas où ceux-ci ne peuvent pas trouver à se loger dans la région. L'administration se montre toujours, et à juste titre, peu disposée à donner des autorisations de ce genre, Elle exige généralement qu'il y ait véritablement impossibilité matérielle de loger les agents, que l'on se trouve soit dans une région déserte, comme les Landes, soit dans une localité insignifiante où l'on bâtit brusquement une gare considérable comme à Conflans-Jarny.

La construction de cités ouvrières soulève d'ailleurs, une autre question, qui a déjà été traitée : celle de savoir à quel compte doivent être portées les dépenses qui en résultent (1).

---

(1) V. *supra*, n° 776.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

920. C'est pour développer le bien-être de leurs agents, et par suite, dans une certaine mesure, la bonne marche de l'exploitation, que les compagnies de chemins de fer, gèrent des économats. C'est en 1847, que fut créé par la compagnie du Nord, à la Chapelle, le premier magasin de denrées à l'usage de ses employés. Cet usage s'est répandu sur tous les réseaux.

Les économats achètent en gros les denrées, à des conditions très avantageuses, et les revendent à leurs agents, sans prélever de bénéfice. On admet que, dans ces conditions, les opérations des économats ne sont des ventes commerciales qu'en apparence, et que les compagnies n'agissent que comme mandataires de leurs agents.

921. Naturellement, les commerçants ont protesté à maintes reprises contre les économats qui leur font une concurrence sérieuse. La question a été portée bien souvent au Parlement. Des propositions de loi furent déposées pour ordonner la suppression de tous les économats ou leur transformation en sociétés coopératives. Enfin, en juin 1907, fut votée par la Chambre des députés, une proposition ordonnant la suppression des économats.

Devant les réclamations des agents de chemins de fer, très favorables au maintien des économats, l'article 3 du projet de loi précisait « qu'exceptionnellement les économats des compagnies de chemins de fer, qui sont placés sous le contrôle de l'État, ne sont pas régis par la disposition de la présente loi, sous la réserve : 1° que la vente des denrées et marchandises ne rapporte à l'employeur, aucun bénéfice; 2° que l'économat soit géré par un conseil d'administration, composé en majorité de délégués élus par les ouvriers et employés de la compagnie ».

Le Gouvernement fit valoir que cette dernière disposition ne pouvait être acceptée dans son libellé primitif, qu'à lui seul l'économat de la compagnie d'Orléans avait un fonds de roulement d'environ 2 millions et un personnel d'environ 300 agents, et qu'il ne serait pas possible à une compagnie, responsable devant ses action-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

naires, d'abandonner à un conseil d'administration irresponsable la gestion d'un capital aussi important et de laisser en dehors de son action un personnel aussi nombreux, ayant les mêmes droits et les mêmes obligations que le restant du personnel du réseau.

Les observations du gouvernement ont reçu satisfaction et la loi du 25 mars 1910, qui a supprimé les économats pour tous les autres industries et commerces, comporte une disposition spéciale aux termes de laquelle les économats des compagnies de chemins de fer contrôlées par l'État ne sont pas régis par les dispositions de la présente loi, sous la triple réserve :

1° que le personnel ne soit pas obligé de se fournir à l'économat; 2° que la vente des denrées et marchandises ne rapporte à l'employeur aucun bénéfice; 3° que l'économat soit géré sous le contrôle d'une commission composée, pour 1/3 au moins, de délégués élus par les ouvriers et employés du réseau.

Toutefois, le ministre des Travaux publics devra procéder, cinq ans après la promulgation de la loi précitée, dans les formes fixées par un arrêté ministériel, à une consultation du personnel sur la suppression ou le maintien de l'économat de chaque réseau. Ce referendum sera renouvelé à l'expiration de chaque période de cinq ans.

922. On peut citer, à côté des économats, le magasin de vêtements de la compagnie d'Orléans, qui procure du travail aux femmes et filles d'employés et, de préférence, aux veuves d'employés.

923. On a quelquefois reproché aux compagnies de faire, dans un but de spéculation, des achats prématurés de terrains. Nous ne croyons pas qu'il y ait là un abus. Il est au contraire désirable que, dans l'intérêt général, les compagnies soient autorisées à acheter, en temps voulu, les terrains dont elles peuvent avoir ultérieurement besoin, par suite du développement du trafic et qu'elles seraient obligées de payer beaucoup plus cher si elles attendaient trop longtemps.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

924. On admet que les compagnies ont le droit de se livrer à certaines opérations industrielles, qui ont trait à la construction ou à la réparation de leur matériel; qu'il rentre, par conséquent, dans leur objet normal d'exploiter des ateliers de construction.

On pourrait distinguer les ateliers qui ne font que l'entretien et la réparation et sont, par conséquent, absolument nécessaires à l'exploitation, et ceux qui construisent du matériel et dont, à la rigueur, les compagnies pourraient se passer. Il est cependant naturel d'autoriser ces dernières à construire elles-mêmes une partie de leur matériel; cela leur permet d'utiliser d'une façon plus complète leurs ateliers d'entretien ou de se procurer à meilleur compte des machines ou des voitures indispensables à leur exploitation.

Il faudrait, au contraire, considérer qu'elles se livreraient à une exploitation abusive si elles vendaient une partie de leur production.

925. On a estimé qu'il y avait de même extension abusive des opérations d'une compagnie de chemins de fer, dans le fait d'exploiter des forges et aciéries. Aussi, lorsque la portion du réseau du Grand-Central, où se trouvaient les établissements des forges, mines et ateliers d'Aubin, fut reprise en 1857 par la compagnie d'Orléans, l'article 13 de la convention du 11 avril 1857, approuvée par décret du 19 juin 1857, a-t-il spécifié que :

« Les forges, mines et ateliers d'Aubin, affectés *temporairement* à l'usage exclusif du chemin de fer, pour la fabrication des produits nécessaires à la construction des lignes, *ne sont pas considérés comme une dépendance du chemin de fer d'Orléans.* En conséquence, la compagnie en disposera ainsi qu'elle avisera, par vente ou par location, soit partielle, soit totale, ou de tout autre manière, en se conformant aux lois et décrets relatifs aux mines ».

Ces établissements ont d'ailleurs été revendus par la compagnie d'Orléans, le Parlement ayant exprimé le désir que cette situation temporaire ne durât pas trop longtemps.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Actuellement encore, cependant, la compagnie P.-L.-M. exploite certaines petites mines pour ses besoins propres. Au moment de la vérification des comptes, on s'assure d'ailleurs que les transports de ces charbons sont effectués au prix prévu dans les tarifs.

En sens inverse, on peut signaler (1) que la Cour de cassation a reconnu le caractère de concurrence déloyale dans le fait, par la compagnie de l'Est, de vendre *habituellement* sur son réseau, des menues houilles de Saarbruck, dont le poids s'élevait à près de 50,000 tonnes par an, alors que la compagnie achetait ces menues houilles en même temps que celles destinées à sa propre consommation, et *qu'elle n'était pas obligée de faire les deux acquisitions en même temps.*

d) Utilisation des sous-produits.

926. Il y a enfin toute une catégorie d'opérations commerciales qui ne peuvent être considérées comme l'accessoire des opérations de transport proprement dit, mais qui en sont la conséquence : celles qui ont pour objet la vente des sous-produits résultant de l'exploitation proprement dite ou de l'utilisation accessoire d'installations nécessitées elles-mêmes par l'exploitation.

C'est en ce sens que l'on admet qu'une compagnie est autorisée à vendre de l'eau provenant des installations établies pour l'alimentation d'une station, ou à passer des marchés pour la revente des matériaux qu'elle ne peut plus utiliser, traverses, fers, cuivre, etc.

Ce sont bien là des ventes, mais elles sont légitimes, parce qu'elles constituent un procédé normal pour l'écoulement des sous-produits et que l'on ne pourrait, sans choquer le bon sens, empêcher les compagnies d'en tirer bénéfice.

---

(1) Cass. civ., 5 juillet 1865.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

927. Il faut admettre, de même, qu'une compagnie a le droit de tirer parti des fonds de roulement très considérables qu'elle possède, en raison des sommes énormes qu'elle encaisse tous les jours, par suite des recettes du trafic. Elle doit, d'autre part, faire face, aux fins de mois, à de très grosses échéances, et ne peut employer ses sommes liquides qu'en placements à court terme.

La question de la légitimité de ces opérations n'a pas été contestée en elle-même. Une interpellation de MM. Berthet et Bourrat, à la Chambre des députés, à la suite de l'escompte par la compagnie d'Orléans des traites présentées par M. Cronier, a seulement eu pour objet de préciser quels seraient les comptes qui supporteraient les pertes subies par la compagnie, à cette occasion (1).

928. Une question plus difficile se présente à propos des ventes d'électricité par une compagnie de chemin de fer ou de tramway. La question prend depuis quelque temps une importance de plus en plus grande, à mesure que se développent, d'une part, l'emploi de la traction électrique et, d'autre part, la consommation de l'énergie électrique pour l'éclairage et la force motrice.

La difficulté s'est déjà présentée pour les chemins de fer d'intérêt général à l'occasion de la création de l'usine de Soulom, sur le gave de Cauterets, pour le compte de la compagnie du Midi,

Le décret déclaratif d'utilité publique prévoit, dans son article premier, l'utilisation de l'énergie électrique pour la traction sur un certain nombre de lignes de la compagnie, et l'article 3 dispose que « au cas où l'exploitation des lignes de chemins de fer du réseau du Midi n'absorberait pas toute l'énergie électrique produite par l'usine projetée, la compagnie pourrait être autorisée par l'Administration, à vendre à des tiers, tout ou partie des excédents disponibles de cette énergie ».

---

(1) V. *supra*, nos 801 et 820.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

929. Récemment, le ministre des Travaux publics avait saisi le Conseil d'État, d'un projet de décret ayant pour objet la déclaration d'utilité publique d'une usine, au pont du Loup, destinée à produire l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation de la ligne de La Mure à Gap et de ses embranchements, et autorisation à donner à l'Administration du chemin de fer de disposer, à toute époque, des excédents d'énergie et des résidus d'exploitation, et d'encaisser comme recettes hors trafic, le produit de la vente de ces excédents.

La section des Travaux publics renvoya, le 25 octobre 1910, le dossier au ministre, en déclarant qu'il ne lui paraissait pas possible de procéder, par voie de décret, dans une espèce où la loi du 27 avril 1906, déclarant la ligne d'utilité publique, avait prévu que l'énergie serait achetée et non produite directement.

Une circonstance a, en outre, motivé la décision du Conseil d'État; c'est qu'il s'agissait d'une ligne d'intérêt général exploitée directement pas l'État, et que l'autorisation de faire commerce d'énergie, donnée à une industrie d'État, aurait abouti, en fin de compte, à la création d'une nouvelle régie, fait qui justifierait, à lui seul, l'intervention législative.

930. Les avantages techniques résultant de l'adjonction à un service de traction électrique d'un service de vente d'énergie sont encore plus grands, s'il s'agit de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways.

Cette combinaison permet de mettre à profit, d'une façon plus complète, en régularisant la consommation, la puissance totale de l'usine de production d'énergie, et d'utiliser pour deux usages au lieu d'un les câbles des tramways qui se trouvent déjà posés dans toutes les artères importantes des régions et des villes traversées (1).

931. Deux cas différents peuvent se présenter : ou bien une compagnie de chemins de fer ou de tramways désire

---

(1) V. sur cette question Weiss. Annales des Mines 1910 (11e fascicule).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

simplement utiliser ses *excédents*, sans avoir besoin d'augmenter son capital d'établissement; on se trouve alors dans la même situation que pour les ventes d'eau ou de vieux métaux que nous signalions plus haut. Ce sont des sous-produits que, selon nous, la compagnie a le droit de vendre pour améliorer les résultats de son exploitation.

L'Administration supérieure n'a même pas à intervenir; il faut considérer que ces ventes d'excédents ne sont que l'accessoire de l'exploitation proprement dite du chemin de fer, qui devra seulement se pourvoir ,auprès des autorités compétentes, des autorisations nécessaires pour la vente d'énergie électrique, conformément à la loi du 15 juin 1906.

932. La question est plus délicate lorsque, soit pour poser des branchements, soit pour ajouter à l'exploitation du chemin de fer une exploitation distincte de distribution d'énergie électrique, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'augmenter son capital; suivant les clauses habituellement insérées dans l'acte approuvant la concession, la compagnie doit alors solliciter des pouvoirs publics une autorisation pour effectuer des opérations qui ne rentrent pas dans l'exercice normal de la concession.

Des autorisations semblables ont été accordées notamment pour les tramways de Versailles, les tramways de Nancy, les tramways d'Elbeuf. En accordant cette autorisation, les pouvoirs publics imposent d'ailleurs les conditions nécessaires pour que le service du chemin de fer soit assuré, en tout temps, même au détriment du service de distribution d'énergie électrique; pour qu'en fin de concession, la partie des usines sur laquelle doit porter le droit de reprise du concédant, se trouve nettement délimitée; et pour que les obligataires de la compagnie de chemin de fer, ne voient pas leur gage compromis par la modification de l'objet social de la société primitive.

933. L'autorisation donnée à la compagnie d'augmenter son capital, pour l'employer à une entreprise de distribution d'énergie électrique, ne la dispense pas,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bien entendu, de se soumettre aux prescriptions de la loi du 15 juin 1906. Si, en vertu de cette loi, elle obtient une concession, il n'y a pas à craindre de réclamations de concurrents, et les pouvoirs publics n'ont qu'à apprécier si les raisons techniques qui justifient la fusion de deux entreprises industrielles qui se complètent sont supérieures aux inconvénients qu'il peut y avoir à réunir, entre les mêmes mains, deux monopoles différents.

La concession avec monopole ne peut porter que sur l'éclairage, mais on peut admettre logiquement que les fournitures de force faites par une compagnie ayant ce monopole ne constituent qu'un accessoire de son industrie principale.

934. C'est dans le cas où la compagnie ne demande qu une permission de voirie, et non pas une concession, que les difficultés sont les plus sérieuses

Suivant la jurisprudence suivie dans plusieurs affaires récentes, l'Administration estime qu'il y a lieu dans ce cas d'imposer au demandeur, notamment en ce qui concerne les redevances pour l'occupation du domaine public, des conditions équivalentes à celles imposées aux concessionnaires antérieurs, dans la mesure où ces conditions sont susceptibles d'être communes à une permission de voirie ou à une concession municipale.

On peut se demander comment obtenir, en fait, cette équivalence; même si on peut la réaliser au point de vue des taxes sur les canalisations, il n'en résultera pas moins qu'une compagnie de chemins de fer, dont les câbles sont déjà posés à l'avance, par suite d'une concession qui lui a été donnée pour un autre objet, aura toujours une situation bien plus favorable que les entreprises concurrentes.

C'est précisément l'un des cas les plus nets où l'on peut soutenir qu'un monopole, concédé en vue d'un objet, procure à celui qui l'utilise dans un autre but des avantages marqués sur ses autres concurrents.

935. Les tribunaux ont eu à se prononcer récemment sur une affaire de ce genre : la compagnie des tramways

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de Lille, qui distribuait de l'énergie électrique, a été poursuivie en concurrence déloyale par la Société d'éclairage électrique et, après avoir eu gain de cause devant le tribunal de commerce de Lille (1), a été, au contraire, condamnée à cesser ses opérations par la Cour d'appel de Douai (2), pour les motifs que la compagnie de tramways n'était pas munie des autorisations nécessaires; que si, à la rigueur, on pouvait admettre la vente des *excédents* d'énergie électrique, il était loin, en fait, d'en être ainsi; que la compagnie faisait un véritable *commerce d'énergie*, exerçant ainsi une autre industrie que celle pour laquelle elle avait été créée.

Sur pourvoi, la Cour de cassation (3) a confirmé l'arrêt de la Cour de Douai, en déclarant « qu'en constatant en fait que la compagnie demanderesse avait installé de nouvelles machines produisant moitié plus d'énergie que n'en exigeait son service de transport, dans la période la plus intense, et qu'elle avait ainsi organisé, dans un but de spéculation, *un trafic habituel et réglé d'électricité*, l'arrêt invoqué n'a fait que constater des faits accomplis en dehors des conditions prévues par l'arrêté du 15 juin 1906, et tirer de ces faits, leur conséquence juridique (4) ».

936. En raison des circonstances de l'affaire, on ne peut pas considérer que la jurisprudence se soit prononcée d'une façon formelle sur la question; et il faut souhaiter, dans l'intérêt du développement des entreprises de tramways et de chemins de fer d'intérêt local, dont les conditions d'existence sont souvent difficiles, que cette jurisprudence admette la réunion dans les mêmes mains, et sous réserve de l'autorisation des autorités compétentes, d'entreprises qui, au point de vue technique, se complètent d'une façon très heureuse.

---

(1) Trib. Comm. Lille, 16 mars 1908.
(2) Douai, 11 novembre 1908.
(3) Cass. Req., 18 avril 1909.
(4) L'arrêté de 1906 avait autorisé la compagnie à vendre aux particuliers, sans aucune augmentation de son outillage, les excédents d'énergie électrique.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SECTION II

ORGANISATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Nous étudierons successivement *l'organisation administrative* et *l'organisation financière* du réseau d'État, puis nous donnerons quelques indications sur les autres chemins de fer appartenant à l'État, mais non exploités par le réseau d'État.

§ 1er. — *Organisation administrative du réseau d'Etat.*

937. Nous avons expliqué, dans le chapitre premier (1), qu'à la suite de plusieurs faillites qui se produisirent dans certains réseaux secondaires d'intérêt général (Charentes, Vendée, etc.), et dans l'impossibilité de passer avec la compagnie d'Orléans, pour la reprise de ces réseaux, une convention répondant aux vues du Parlement, le ministre des Travaux publics avait été autorisé à racheter les concessions des sociétés défaillantes, d'après le montant des dépenses de premier établissement, et à constituer un septième grand réseau *de l'Ouest et du Sud-Ouest*, dont l'exploitation serait, au moins provisoirement, confiée à l'État.

Des commissions arbitrales furent nommées pour fixer les indemnités et la loi du 18 mai 1878 prononça le rachat d'un certain nombre de lignes d'intérêt local, dont la longueur atteignait 2,615 kilomètres.

La dépense de rachat était évaluée à 270,000,000 francs, sans tenir compte des dépenses de travaux complémentaires de remise en état, qui furent évaluées à 60,000,000 fr.

Pour le règlement des indemnités, la loi du 11 juillet 1878 autorisa la création de la rente 3 0/0, amortissable, par annuités, en 75 ans.

---

(1) V. *supra*, nos 22 et 23.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

938. L'article 4 de la loi de rachat avait prévu que « en attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer, dont l'article 2 de la présente loi règle la reprise par l'État, le ministre des Travaux publics assurera l'exploitation provisoire de ces lignes à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor. Des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectueront les recettes et les dépenses de l'exploitation provisoire, ainsi que le mode suivant lequel elles seront justifiées. La loi de finances, prévue à l'article 3 ci-dessus, créera également les ressources à l'aide desquelles il serait fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des lignes dont il s'agit ».

Un décret du 23 mai 1878 intervint par application de l'article précédent. Le rapport au président de la République, qui accompagnait ce décret, et était signé de M. de Freycinet, indique bien le caractère de la nouvelle organisation que l'on venait de créer.

« Le point de vue auquel nous nous sommes placés, dit M. de Freycinet, mon collègue des finances et moi, a été de créer un état provisoire qui pût prendre fin ou durer, à la volonté du Parlement, sans apporter aucune perturbation ni dans l'ensemble des services, ni dans l'intérieur même du service à constituer... Il fallait que l'autonomie du service particulier fût respectée, de telle sorte qu'à un moment donné, sa dispartition, par suite de son retour à l'industrie privée, n'entraînât aucun remaniement, ni aucun déplacement de personnel... Nous espérons avoir ainsi résolu le problème de rendre insensible, pour le public, la transmission qui va s'opérer dans les lignes rachetées, comme celle qui s'opérera plus tard, quand elles feront retour à l'industrie privée... En attendant que les bases du régime définitif soient fixées, il importe de ne pas écarter le concours, même transitoire, de l'industrie privée. »

En conséquence, le décret d'organisation dispose « que le conseil d'administration pourra, avec l'assentiment du ministre des Travaux publics, passer des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

traités pour l'exploitation partielle ou totale des lignes ».

Signalons enfin la phrase suivante, particulièrement piquante au jour de la constitution d'un réseau d'État :

« La création d'un conseil d'administration, investi d'attributions analogues à celles des conseils d'administration des compagnies, permettra à l'État de se tenir, en quelque sorte, en dehors d'une sphère *qui ne paraît pas faite pour lui* ».

939. Le décret du 25 mai 1878 distingue la *construction* des lignes qui devront être ultérieurement confiées au réseau de l'État, de *l'exploitation* des lignes déjà existantes.

Pour la construction, l'article 3 dispose que « les lignes ou fractions de lignes dont l'infrastructure est à terminer, resteront dans les attributions de l'administration centrale des Travaux publics, chargée d'en poursuivre l'exécution ».

Cette règle, d'ailleurs, a été modifiée par l'arrêté ministériel du 21 mars 1900, qui a remis la construction des lignes, destinées à être incorporées au réseau d'État, à l'administration du réseau lui-même (1).

940. L'exploitation du réseau devait, aux termes de l'article 2, former un service distinct, confié, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, à un conseil d'administration composé de 9 membres, nommés par décret du Président de la République.

Les pouvoirs de ce conseil définis à l'article 4 étaient très étendus : ils comprenaient notamment la nomination et la révocation des agents, la fixation des tarifs sous réserve des homologations, l'approbation des règlements de service, les marchés, la direction de l'administration financière, l'autorisation des actions judiciaires.

---

(1) Disposition confirmée par l'art. 43 de la loi du 13 juillet 1911.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'article 6 confiait la direction des services administratifs et techniques à un directeur relevant du conseil d'administration et nommé par décret, sur la proposition du ministre des Travaux publics, après avis de ce conseil.

L'article 8 disposait que « l'exploitation par l'État des lignes reprises serait régie par le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, annexé à la loi du 4 décembre 1875 ».

Enfin, l'article 13 prévoyait que « le contrôle de l'État s'exercerait sur les lignes rachetées, comme sur les autres réseaux d'intérêt général, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, par les fonctionnaires et agents du contrôle, relevant directement de l'administration centrale des Travaux publics ».

Les détails de fonctionnement du conseil d'administration et ses rapports avec l'administration centrale, se trouvaient réglés dans un arrêté ministériel du 20 juin 1878.

Sous les ordres directs du Conseil d'administration, se trouvait, en outre, placé un secrétaire général dont le poste fut supprimé par décret du 4 janvier 1886.

941. L'organisation des chemins de fer de l'État, telle qu'elle résultait du décret de 1878, avait pour justification son caractère provisoire.

La prolongation de ce régime, qui devait être transitoire, amena rapidement des critiques. C'est ainsi que M. Aucoc faisait remarquer, dès 1880, qu'il était peu logique de voir des attributions aussi étendues que celles du conseil d'administration du réseau confiées à un corps en quelque sorte irresponsable; que, d'autre part, le ministre placé à la tête de ce grand service public devait être responsable de sa gestion devant le Parlement et que le Parlement lui-même devait être à même « non seulement de contrôler les faits accomplis, mais de voter préalablement le budget des recettes et des dépenses, comme il le fait pour l'exploitation du service des postes et des télégraphes, etc. ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

942. C'est en s'inspirant de ces idées qu'un décret du 10 décembre 1895, vint réorganiser les chemins de fer de l'État.

Dans son rapport au Président de la République accompagnant le décret, M. Guyot-Dessaigne, ministre des Travaux publics, faisait remarquer que la délégation des pouvoirs confiés au ministre responsable devant le Parlement « à un conseil inamovible en fait, sinon en droit, et à peu près indépendant de lui, est contraire au principe même de la responsabilité ministérielle et de l'autorité que le ministre doit conserver sur la gestion de ce réseau ».

Le décret de 1895, par son article premier, a fait passer entre les mains du directeur la plupart des attributions du conseil d'administration qui ne conservait qu'un rôle consultatif très peu important.

Les attributions de ces différents organes étaient définies par l'article premier du décret :

« Le réseau des chemins de fer de l'État est administré par un directeur, relevant du ministre des Travaux publics et nommé par décret. Le directeur a sous ses ordres le personnel des divers services. Tous les pouvoirs attribués au conseil d'administration par les décrets et arrêtés antérieurs, sont transférés au directeur, sous les réserves et les modifications ci-après. »

L'article 2 prévoyait que le conseil du réseau d'État serait appelé à donner son avis sur la gestion financière, la tarification, les marchés, les actions judiciaires.

Le ministre recevait le droit de statuer sur la nomination, l'avancement et la révocation du personnel supérieur. Le directeur recevait les mêmes pouvoirs à l'égard des agents d'un grade inférieur.

943. C'est sous ce régime, resté en vigueur jusqu'en 1911, que le réseau d'État a vu croître son étendue, par diverses adjonctions plus ou moins importantes.

C'est ainsi que ce réseau a été chargé d'exploiter un certain nombre de lignes d'intérêt général de l'Algérie, plusieurs lignes d'intérêt local pour le département d'Oran (ligne de Mostaganem à La Macta), pour le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

département de Constantine (ligne d'intérêt local de Aïn-Beida à Kenchela), pour le département d'Indre-et-Loire (ligne de Ligré-Rivière à Richelieu), etc...

Il s'est chargé de même, pour le compte du département de la Vendée, de la construction et de l'exploitation d'un réseau de tramways, dans des conditions voisines de celles d'une concession : maximum de dépenses d'établissement avec prime d'économie,dépenses d'exploitation avec maximum et prime d'économie.

C'est dans les mêmes conditions que cette administration a entrepris la construction et se chargera de l'exploitation de la ligne d'intérêt local de Chars à Marines (Seine-et-Oise), de la ligne d'intérêt local du Pallet à Vallet (Loire-Inférieure), etc.

944. Mais l'extension de beaucoup la plus considérable du réseau est résultée pour lui du rachat de l'ancienne Compagnie de l'Ouest.

Malgré l'avis défavorable de ses commissions, le Sénat adopta, le 25 juin 1908, l'article premier du projet de loi autorisant le rachat de la Compagnie de l'Ouest.

L'article 2 du texte voté par le Sénat était le suivant :

« Il sera statué par une loi spéciale sur l'organisation et l'administration du réseau. Les mesures financières destinées à pourvoir aux dépenses de toute nature qu'entraîneront le rachat et l'exploitation du réseau, jusqu'au jour de la promulgation de cette loi spéciale, ainsi que les conditions générales d'administration provisoire, seront déterminées par une loi. »

Le texte du Sénat fut adopté par la Chambre des députés, le 11 juillet 1908, et la loi fut promulguée le 13 juillet 1908.

945. Aussitôt après le vote du Sénat, le Gouvernement déposa, le 30 juin 1908, un projet de loi réglant les conditions provisoires de l'exploitation du réseau après rachat de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, qui fut adopté par les deux Chambres et promulgué comme loi, le 18 décembre 1908; l'article premier décide que :

« Le ministre des Travaux publics est chargé d'assurer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'exploitation provisoire du réseau racheté, jusqu'à ce qu'une loi spéciale, qui devra intervenir avant le 31 décembre 1910, en ait réglé l'organisation et l'administration définitives. »

946. Par un arrêté ministériel en date du 25 décembre 1908, précédé d'un rapport au Président de la République, le ministre des Travaux publics a confié à l'administration des chemins de fer de l'État l'exploitation des lignes reprises à la Compagnie de l'Ouest, ainsi que d'une partie de la petite Ceinture, du raccordement d'Auteuil, du réseau breton à voie étroite et de différents chemins de fer d'intérêt local.

Dans cet arrêté, se trouvait fixé provisoirement le régime des traitements; diverses questions relatives aux tarifs et à la Caisse des retraites y étaient également traitées.

Un décret du 26 décembre 1908 a porté de 2 à 5 le nombre des membres des chambres de commerce siégeant au conseil du réseau, afin de permettre d'y faire entrer les représentants de l'industrie et du commerce du réseau racheté.

947. Un arrêté du 29 décembre 1908 a modifié la répartition des services, telle qu'elle avait été réglée par les décrets de 1878, et maintenue par celui de 1895.

Au lieu d'être basée, comme dans les compagnies, sur la division des services entre trois ingénieurs en chef de la voie, de l'exploitation, de la traction, la nouvelle organisation prévoyait la création d'un plus grand nombre de chefs de service chargés respectivement : du secrétariat et du personnel; service du mouvement; service commercial; traction; ateliers et matériel roulant; entretien des voies et bâtiments; travaux neufs des voies et bâtiments; lignes nouvelles; approvisionnements généraux; comptabilité générale ; caisse générale ; contentieux.

L'article 4 prévoyait qu'un arrêté du ministre des Travaux publics, pris sur avis conforme du ministre des Finances, pourrait réunir les trois groupes de services d'un même arrondissement, sous l'autorité d'un agent supé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rieur ayant le titre de « Chef d'exploitation de l'arrondissement ».

Un arrêté d'octobre 1910 disposait que « le chef du service du secrétariat et du personnel a le titre de secrétaire général; en dehors des attributions correspondant à ce service, il est chargé de l'étude des questions générales concernant l'ensemble du réseau, qui lui sont envoyées par le directeur, conformément aux instructions générales arrêtées avec le ministre des Travaux publics ». Cet arrêté était accompagné d'une lettre du ministre au directeur des chemins de fer de l'État, définissant la nature des affaires qui devraient être renvoyées au secrétaire général, et indiquant que celui-ci occuperait, dans la hiérarchie, une situation intermédiaire entre celle des autres chefs de service et celle des sous-directeurs.

948. Enfin un arrêté du 17 février 1911, rapportant les deux arrêtés précédents, a réparti les services ne dépendant pas directement de la direction entre quatre chefs de service, respectivement chargés de l'exploitation, de la voie et des bâtiments, du matériel et de la traction, de la construction des lignes nouvelles.

949. Nous avons vu que la réorganisation définitive des chemins de fer de l'État devait être réalisée avant le 31 décembre 1910.

Dès le 28 janvier 1907, au moment où le Gouvernement avait décidé de racheter le réseau de l'Ouest, un projet de loi d'organisation du réseau d'État avait été déposé à la Chambre. Il avait fait l'objet d'un rapport favorable de M. Régnier, en date du 22 mars 1907. La législature s'étant écoulée sans que le Parlement se fût prononcé, il fut déposé une seconde fois avec quelques modifications de détail, le 30 juin 1910.

Afin de le faire aboutir le plus rapidement possible, la commission du budget décida de l'incorporer dans la loi de finances de l'exercice 1911. Le budget n'ayant pas été voté avant le 31 décembre 1910, on voit que l'obligation qui avait été introduite dans la loi du 29 dé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cembre 1908, sur la demande expresse du Sénat n'a pas été remplie. C'est seulement le 13 juillet 1911 que fut votée la loi qui a doté le réseau d'État de son organisation définitive.

950. Le projet de loi sur l'organisation des chemins de fer de l'État prévoyait un régime intermédiaire entre celui de 1878 et celui de 1895.

La base même du projet était posée dans l'article 10, ainsi conçu :

« Le réseau des chemins de fer de l'État est administré, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, par *un conseil d'administration et un directeur*, dont le rôle et les attributions sont définis par la présente loi. »

Sans reconstituer le conseil d'administration presque souverain et indépendant du régime de 1878, le Gouvernement indiquait, dans l'exposé des motifs, les raisons impérieuses qui lui avaient paru nécessiter la reconstitution d'un conseil d'administration, ayant des attributions plus étendues que celles du comité du réseau actuel. Il a semblé au Gouvernement, dit l'exposé des motifs, « que dès lors que l'État assumait la charge d'une entreprise industrielle, il était rationnel de donner à l'organisation de cette entreprise une forme analogue à celle adoptée par les sociétés privées, pour des services semblables; d'autre part, qu'il était conforme au principe de notre droit moderne, de confier à une représentation collective la gestion des intérêts collectifs d'ordres divers et quelquefois opposés qui se rattachent à l'exploitation d'un vaste réseau de voies ferrées; enfin et surtout que la puissance d'un conseil fortement constitué et possédant des attributions propres était de nature à donner à l'administration des chemins de fer de l'État une autorité plus grande, à accroître les garanties au point de vue de la gestion financière, et à apporter au ministre un concours plus efficace pour l'accomplissement de la tâche dont il porte la responsabilité ».

Tout en restreignant sensiblement l'étendue des pouvoirs que le Gouvernement proposait de donner au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

conseil d'administration, le législateur a maintenu, dans l'article 54 de la loi de finances du 13 juillet 1911, le principe posé dans le texte que nous venons de citer.

951. Aux termes de l'article 55 de la même loi, le ministre des Travaux publics exerce, à l'égard des chemins de fer de l'État, les attributions générales dont il est investi, en ce qui concerne les chemins de fer concédés. Il ne peut toutefois homologuer les réductions de tarifs qu'après avis conforme du ministre des Finances. En outre, il possède certains pouvoirs propres, notamment la nomination des quatre chefs de service, sur la proposition du directeur. Il doit prendre ses décisions sur rapport du directeur et s'il y a lieu, après avis du conseil du réseau.

952. L'article 56 de la loi fixe la composition du conseil du Réseau formé de 21 membres, nommés par décret, sur la proposition du ministre des Travaux publics.

Les fonctions de membre du conseil sont incompatibles avec celles de sénateur, de député, d'administrateur d'une entreprise de transports garantie ou subventionnée par l'État, ou celles d'entrepreneur ou fournisseur du réseau.

Le conseil comprend plusieurs commissions correspondant aux divisions générales du service. Son rôle est consultatif, mais son avis doit être obligatoirement demandé, en vertu de l'article 58, sur certaines questions telles que l'organisation générale du service et du personnel, les programmes généraux de travaux, les marchés et traités importants, les transactions, les modifications d'horaires ou de tarifs, le budget, l'émission des obligations.

953. Le directeur et les sous-directeurs sont nommés par décret, sur la proposition du ministre des Travaux publics. Ils ne peuvent être relevés de leurs fonctions que dans la même forme (art. 54).

Ils ne peuvent être ni députés, ni sénateurs, ni exercer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

une fonction élective dans les départements desservis par le réseau (art. 57).

Les attributions du directeur sont définies par les articles 54, 61, 62, 63. C'est lui qui assure la gestion du réseau, pour laquelle il est chargé de prendre les mesures d'exécution nécessaires.

954. Les agents et fonctionnaires des administrations publiques qui sont employés au réseau de l'État sont considérés comme en service détaché (art. 64).

955. Le réseau d'État est soumis à un contrôle technique et commercial identique à celui exercé sur les chemins de fer d'intérêt général (art. 67).

956. L'Administration des chemins de fer de l'État ne peut, dans l'avenir, être autorisée que par une loi à se charger de la construction et de l'exploitation de chemins de fer et de tramways, pour le compte de l'Algérie, des colonies, des protectorats, des départements et des communes (art. 41).

§ 2. — *Organisation financière du réseau d'Etat.*

957. L'organisation financière du réseau d'État a été réglée par le deuxième décret du 25 mai 1878, dont la plupart des dispositions sont restées en vigueur. jusqu'au vote de la loi du 13 juillet 1911.

Par une contradiction curieuse, si l'organisation primitive du réseau a, au point de vue administratif, suivi de trop près sur certains points celle des Compagnies, il n'en a pas été de même au point de vue financier, pour lequel l'assimilation aurait été plus utile.

Le décret du 25 mai 1878 confiait, dans son article 2, l'administration financière au conseil d'administration, le directeur des chemins de fer de l'État étant chargé d'assurer l'exécution des décisions du conseil.

L'article 3 du même décret indiquait que les recettes d'exploitation se composaient des produits de l'exploitation, des produits du domaine et de la vente

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des objets mobiliers, du produit des locations du matériel, des recettes diverses et accidentellles, des prélèvements opérés sur le crédit ouvert au budget du ministère des Travaux publics pour parer, s'il y a lieu, à l'insuffisance des produits de l'exploitation.

L'article 4 prévoyait que les dépenses comprenaient les traitements et salaires, l'entretien et le renouvellement de la voie, du matériel, du mobilier, l'entretien et les grosses réparations des immeubles, les frais de bureaux, d'impressions, de chauffage, d'éclairage, les approvisionnements généraux, les impôts, etc.; enfin, le versement au Trésor des excédents de recettes.

L'article 5, relatif au budget, prévoyait que « le budget annuel des chemins de fer de l'État, comprenant les prévisions des recettes et des crédits nécessaires aux dépenses ci-dessus énumérées, est établi par le conseil d'administration et soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics. Le ministre ouvre, sur la demande du même conseil, les crédits supplémentaires ou extraordinaires...»

Aux termes de l'article 11, un caissier général, justiciable de la Cour des comptes et nommé par décret sur la proposition du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances, était placé sous la direction du conseil et chargé de centraliser les recettes et les dépenses effectuées dans les gares et stations.

958. Il est à remarquer que, par une organisation vicieuse, le budget des chemins de fer de l'État ne tenait compte ni des dépenses de travaux de premier établissement, ni de celles des travaux complémentaires.

L'article 28 du décret de 1878 disposait que «les dépenses relatives à la continuation et à l'achèvement de la construction des lignes rachetées, et les autres dépenses de premier établissement sont imputées sur le budget général de l'État. Les dépenses de travaux d'infrastructure sont engagées ou liquidées, et ordonnancées suivant les règles applicables aux autres dépenses de l'administration générale des travaux publics, à laquelle elles appartiennent. Le caissier général des chemins de fer de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'État reste étranger aux dépenses d'infrastructure et de superstructure ».

959. Le budget annuel de l'exploitation des chemins de fer de l'État, d'abord autonome et soumis, comme celui des compagnies, à l'unique approbation du ministre des Travaux publics, est devenu depuis, en vertu de l'article 7 de la loi du 29 décembre 1882, un budget annexe, rattaché pour ordre au budget général et soumis comme tel au vote du Parlement.

Quant aux crédits supplémentaires, reconnus nécessaires dans le courant d'un exercice, ils pouvaient être ouverts par décret mais devaient être ratifiés par le pouvoir législatif dans le délai d'un mois, lorsque les Chambres étaient assemblées ou, dans le cas contraire, dans la quinzaine de leur réunion.

960. Ces règles d'organisation financière avaient été modifiés sur certains points par le décret du 10 décembre 1895, qui avait fait passer la plus grande partie des pouvoirs financiers du conseil d'administration au directeur.

961. Après le rachat des chemins de fer de l'Ouest, la loi du 18 décembre 1908 a prévu que les règles financières du réseau ancien de l'État seraient successivement appliquées au réseau racheté, par des arrêtés du ministre des Travaux publics pris sur l'avis conforme du ministre des Finances (art. 2).

En particulier, les recettes et les dépenses relatives au nouveau réseau devaient faire l'objet d'un budget annexe spécial, rattaché pour ordre au budget général, comme celui de l'ancien réseau (art. 3).

Enfin, l'article 4 prévoyait qu'il serait pourvu aux dépenses au moyen d'obligations à court terme émises par le ministre des Finances, dans la limite des autorisations données à cet effet par les lois de finances ou lois spéciales.

Le décret du 29 décembre 1908 a, d'ailleurs, chargé le caissier général de l'ancien réseau des fonctions de caissier général du réseau racheté.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

962. L'organisation financière du réseau d'État a été profondément modifiée par la loi du 13 juillet 1911. En premier lieu, l'organisation nouvelle porte une atteinte aux principes fondamentaux de l'universalité et de l'annalité budgétaires, en donnant aux chemins de fer de l'État le droit d'emprunter et celui de posséder un fonds de réserve. Ces deux dérogations sont justifiées par le caractère industriel des chemins de fer.

En vertu de l'article 44, le ministre des Finances est autorisé à émettre, pour le compte des chemins de fer de l'État, des obligations amortissables destinées notamment à couvrir les dépenses de travaux complémentaires de premier établissement, de construction des lignes nouvelles, de l'arriéré d'entretien de l'ancien réseau de l'Ouest (dans les limites d'un maximum de 75 millions), de la constitution initiale de certaines réserves et des déficits d'exploitation des lignes nouvelles jusqu'au 1er janvier qui suit leur mise en service.

Le maximum des émissions est déterminé chaque année dans la loi de finances; les conditions en sont fixées par décret.

L'article 47 institue une réserve d'exploitation destinée à faire face aux dépenses imprévues et exceptionnelles de réfection ou de grosses réparations et qui doit être maintenue à son chiffre normal par des prélèvements sur les recettes.

963. Le législateur a posé dans la loi de 1911 plusieurs principes destinés à lui permettre de comparer la gestion du réseau d'État nouveau avec celle de l'ancienne compagnie de l'Ouest et de juger ainsi les résultats financiers du rachat.

C'est pour cette raison que le budget annexe du nouveau réseau d'État sera distinct du budget annexe de l'ancien réseau (art. 42).

Ce budget supportera les charges du rachat des chemins de fer de l'Ouest et recevra par contre les annuités de toutes natures que l'État versait, avant le rachat, à la Compagnie de l'Ouest. Il bénéficiera de même des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

annuités que l'État aurait versées à la Compagnie, en vertu des conventions de 1883, pour la construction des lignes nouvelles à établir dans l'avenir (art. 44). Les obligations des chemins de fer de l'État devront être amorties dans un délai maximum de 50 ans, elles seront soumises à tous les impôts qui frappent les titres similaires des compagnies (art. 44).

963 *bis.* Afin de permettre de comparer la gestion de l'ancien réseau d'État à celle d'une compagnie, l'article 50 dispose que l'on inscrira au budget annexe de ce réseau, la charge des dépenses que celui-ci aurait dû supporter si on avait appliqué aux lignes construites par ce réseau les dispositions des articles 4 et 8 de la Convention du 17 juillet 1883 avec la Compagnie de l'Ouest.

De même que le nouveau réseau, l'ancien réseau recevra, pour la construction des lignes nouvelles dans l'avenir, les annuités qui auraient été dues à une compagnie exécutant ces lignes aux conditions déterminées par la convention ci-dessus citée (art. 44).

963 *ter.* Enfin la loi du 13 juillet 1911, renforce le contrôle financier des opérations effectuées par les chemins de fer de l'État.

Il est créé un poste de contrôleur des dépenses engagées, nommé par décret contresigné par le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances (art. 54).

Aucun changement dans le régime du personnel (traitements, avancements, retraites) ne peut être appliqué s'il implique une augmentation correspondante des crédits votés par les Chambres (art. 42).

Les crédits supplémentaires ne peuvent plus être ouverts par décrets que pendant la prorogation des Chambres, dans les conditions prévues par la loi du 14 décembre 1879 et seulement pour ceux des services qui figurent à l'état des services votés annexé à la loi de finances (art. 42).

La gestion financière du réseau est soumise au contrôle de la Cour des comptes, de l'inspection des finances et de la commission de vérification des comptes (art. 52).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Un décret rendu sur la proposition des ministres des Travaux publics et des Finances doit enfin régler l'organisation du service financier (art. 52).

§ 3. — *Lignes exploitées par l'Etat, mais non confiées à l'administration du réseau d'Etat.*

964. 1° *Réseau corse.* — Le réseau corse a été, jusqu'à la fin de 1911, exploité en régie pour le compte de l'État par la Compagnie des chemins de fer départementaux, conformément aux clauses d'un traité d'exploitation en date du 21 février 1883, approuvé par la loi du 19 décembre 1883.

Ce traité devait prendre fin à l'expiration d'un délai de quinze ans, à partir de l'achèvement complet du réseau; il était cependant prorogé par tacite reconduction et par périodes de trois ans, s'il n'était pas dénoncé par l'une ou l'autre des parties six mois avant son terme.

Les bases de la convention de 1883 n'étaient pas heureuses. La compagnie, versant à l'État ses recettes d'exploitation, n'avait pas intérêt à les développer; son avantage était d'augmenter le plus possible la prime d'économie qui lui était allouée (1), même en réduisant le nombre des trains au détriment du public.

L'État seul supportait les déficits d'exploitation.

965. Profitant de la prochaine expiration d'une période du bail (3 décembre 1909), le ministre des Travaux publics dénonça la convention et présenta, le 1er avril 1909, au Parlement un projet de loi approuvant un nouveau traité conclu avec la même société sur des bases plus avantageuses pour l'État et pour le public. Ce projet de loi, devenu caduc, fut déposé de nouveau

(1) Tiers de la différence entre les dépenses réelles et un maximum égal à 2 fr. 50 par kilomètre de train (en comptant, même s'ils ne circulent pas, 3 trains dans chaque sens).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la Chambre des députés, le 30 juin 1910, avec quelques modifications, dont la plus importante est la déclaration d'utilité publique de la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio et reçut la sanction législative le 1er décembre 1911. A l'ancien contrat d'affermage, le régime nouveau substitue une véritable concession, d'une durée de trente ans, dans laquelle l'exploitation est faite aux risques et périls de la compagnie.

965 *bis.* — 2° *Ligne de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure.* — Déclarée d'utilité publique par la loi du 27 mars 1881, la ligne de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure a une longueur totale de 34 kilomètres. Suivant convention approuvée par la loi du 28 août 1886, l'exploitation provisoire en fut confiée pour dix ans à la Compagnie de Fives-Lille, à partir de l'ouverture de la ligne (1er août 1888); cette compagnie ayant refusé de renouveler son traité expiré, l'exploitation en régie fut organisée à partir du 1er août 1898 sous la direction d'un inspecteur général des ponts et chaussées, en résidence à Grenoble, qui a le titre d'administrateur.

Cette ligne sera prochainement prolongée par la ligne de La Mure à Gap (84 kilomètres), qui sera exploitée dans les mêmes conditions.

SECTION III

PERSONNEL DES CHEMINS DE FER

Nous grouperons les indications que nous avons à fournir sur cette matière, en quatre paragraphes distincts :

Le premier sera relatif au statut des agents de chemins de fer.

Le deuxième traitera de leurs rapports avec les administrations de chemins de fer.

Dans le troisième, nous examinerons dans quelle mesure ces agents sont soumis à la législation de droit commun, en matière sociale.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans le quatrième, nous étudierons leur situation spéciale en ce qui concerne, d'une part, la réglementation du travail, et, d'autre part, le régime des retraites.

§ 1er. — *Statut du personnel.*

Nous distinguerons dans ce paragraphe, deux parties : dans la première, nous examinerons les dispositions de ce statut qui résultent de règles posées librement par les administrations de chemins de fer; dans la seconde partie, celles qui résultent de dispositions législatives ou réglementaires.

Article premier. *Dispositions résultant de règles posées par les administrations de chemins de fer.*

Nous examinerons successivement ce qui a trait aux compagnies concessionnaires et au réseau d'État.

a) *Compagnies de chemins de fer.* — 966. La nomination et l'avancement des agents des compagnies de chemins de fer ne sont pas l'objet de règles fixes et déterminées, mais de simples dispositions d'ordre intérieur plus ou moins précises et dont la violation n'ouvre pas de recours aux agents.

On divise souvent les agents en *agents commissionnés* et *non commissionnés*. En réalité, le commissionnement, qui porte d'ailleurs quelquefois le nom de « classement » ou « d'embrigadement » n'a pas exactement la même signification sur les différents réseaux, et n'ouvre pas des droits identiques au profit des agents qui en bénéficient.

En général, le commissionnement est prononcé par le conseil d'administration de la Compagnie; il comporte, pour l'agent, la garantie de ne pouvoir être révoqué également que par le conseil d'administration et, au point de vue pécuniaire, le plus souvent, le paiement au mois. Il entraîne également, d'une façon générale, l'affiliation au régime des retraites de la Compagnie. Ce

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dernier avantage a disparu par suite de l'application de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites des agents de chemins de fer, qui établit l'affiliation d'office de tous les agents ou ouvriers après une année d'emploi continu.

Le classement, employé notamment sur le réseau du Nord, est prononcé seulement par le directeur. La compagnie P.-L.-M. a supprimé le commissionnement et pratique le classement, réservé au personnel des agents et employés, et l'embrigadement, relatif aux ouvriers.

967. Les Compagnies ont une entière liberté en ce qui concerne la détermination des salaires. Indiquons seulement que les agents de chemins de fer jouissent, à ce point de vue, d'un certain nombre d'avantages spéciaux, d'œuvres patronales (économats, etc.) ou facilités de circulation très étendues.

A ce dernier point de vue, les agents de chemins de fer bénéficient généralement de la circulation gratuite sur les réseaux auxquels ils appartiennent, quand ils voyagent pour affaires personnelles ou pour raisons de santé, ou lorsqu'ils usent du transport par voie ferrée pour se rendre à leur travail ou rentrer chez eux. Ils profitent de même de la circulation gratuite, pour un nombre de voyages limité, sur les réseaux autres que celui auquel ils appartiennent. Lorsqu'ils sont admis à la retraite, ils bénéficient encore de permis à quart de place ou demi-place; enfin, généralement, leurs parents peuvent obtenir des facilités de circulation dans la plupart des cas où ils en obtiennent eux-mêmes.

968. En dehors de ces avantages qui sont accordés aux ouvriers par pure libéralité des compagnies, il faut citer une véritable participation des agents de chemins de fer aux bénéfices réalisés par les compagnies; sur le réseau d'Orléans, cette participation aux bénéfices se trouve inscrite à l'article 52 des statuts, approuvés le 27 mars 1852, article qui s'est trouvé modifié le 9 mars 1855 et qui figure aujourd'hui à l'article 54 des statuts approuvés le 29 août 1863.

Cet article prévoit que, lorsqu'il a été attribué à l'en-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

semble des actions, à titre d'intérêt et de dividende, une somme de 20 millions, il est fait, sur le surplus des produits, une distraction de 15 0/0 qui est répartie par le conseil d'administration entre les employés de la compagnie, en proportion des traitements ou en raison des services, d'après les bases arrêtées par l'assemblée générale. Lorsque, par application des dispositions qui précèdent, il a été attribué à l'ensemble des actions une somme totale de 29 millions, le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédents est réduit à 10 0/0. Lorsque, par application des dispositions qui précèdent, il a été attribué à l'ensemble des actions une somme totale de 32 millions, le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédents est réduit à 5 0/0 (1).

b) *Réseau d'Etat.* — 969. Les règles relatives au personnel font naturellement l'objet d'une réglementation plus précise sur le réseau d'État que sur les réseaux concédés.

Les règles du recrutement des agents sont fixées par des ordres généraux qui déterminent à quels examens théoriques et pratiques tous les agents doivent satisfaire avant d'être admis.

Nous avons indiqué, dans la section précédente, que les agents supérieurs étaient nommés par le ministre, les autres par le directeur.

970. Au point de vue des salaires, les différentes catégories d'emplois sont réparties entre un certain nombre de groupes, formant ce que l'on appelle *l'échelle des traitements*. Cette échelle détermine, pour chaque catégorie, les traitements successifs auxquels peut prétendre chaque agent de la catégorie considérée.

La première échelle de traitements établie en 1878, au moment de la formation du réseau d'État, fut relevée

---

(1) Une disposition posée, pour les chemins de fer de l'État, par un décret du 25 mai 1878, a prévu une participation des bénéfices sous forme d'allocations, dont le montant ne peut d'ailleurs dépasser 2 0/0 de la recette brute réellement faite dans l'année.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en 1889; un nouveau relèvement fut approuvé par décision ministérielle du 10 décembre 1899; enfin, récemment, une nouvelle échelle a été approuvée, le 22 juin 1910, par décret rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances.

A côté du salaire proprement dit, le réseau d'État a généralisé le système des indemnités de résidence, destinées à compenser les différences de cherté de vie, suivant les régions. Le montant de ces indemnités est déterminé actuellement par la décision ministérielle du 21 mars 1910.

971. Les règlements approuvés par le ministre déterminent les conditions de l'avancement qui a lieu, pour chaque catégorie, suivant une proportion déterminée, au choix et à l'ancienneté, et doit être précédé des propositions des chefs immédiats, puis des avis de commissions régionales et d'une commission centrale de classement.

Les mesures disciplinaires ne sont prises que sur l'avis du conseil d'enquête, établi le 1er août 1907 et étendu à l'ancien réseau de l'Ouest, par décision ministérielle du 3 novembre 1909.

972. Le personnel du réseau d'État est représenté dans un certain nombre de commissions et de comités : au conseil du réseau, où siègent quatre de ses représentants; dans la commission des économats; dans la Caisse des retraites; dans le conseil du travail établi le 13 février 1901, et dont nous indiquerons plus loin le rôle.

Enfin, à la suite d'une correspondance entre le ministre des Travaux publics et le directeur des chemins de fer de l'État (1), le ministre a approuvé : 1° la représentation du personnel dans les commissions régionales et la commission centrale de classement chargées de la préparation des tableaux d'avancement des agents et ouvriers du réseau de l'État; 2° l'institution d'un conseil

(1) Lettre du directeur des chemins de fer de l'État du 29 mai 1907; lettre du ministre des Travaux publics, du 1er juillet 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'enquête comprenant les représentants des agents et ouvriers et chargé d'émettre son avis sur toutes les propositions de mesures disciplinaires graves, pouvant être prononcées par le directeur; 3° l'institution des délégués des agents et ouvriers auprès de la direction ayant pour mission de discuter avec le directeur, au moins deux fois par an, toutes les questions relatives aux intérêts matériels ou professionnels, soit collectifs ou individuels, des agents et ouvriers.

Ces dispositions ont été étendues, avec les modifications nécessaires, au réseau de l'Ouest racheté, par décision ministérielle du 3 novembre 1909.

ARTICLE 2. — *Dispositions législatives ou réglementaires.*

Nous examinerons d'abord les dispositions qui figurent dans des textes, dès maintenant applicables. Nous dirons ensuite quelques mots de plusieurs projets fort importants, actuellement déposés devant les Chambres.

a) Législation actuelle.

973. Dans l'intérêt de la sécurité de la circulation sur les chemins de fer, le ministre des Travaux publics a pris, le 3 mai 1892, un arrêté qui règle les conditions physiques, les connaissances théoriques et pratiques que devront posséder les candidats aux fonctions de chauffeur ou de mécanicien, et la façon dont seront organisées les épreuves à la suite desquelles ils pourront être admis.

L'article 70 de l'ordonnance de 1846-1901 dispose d'ailleurs que « nul ne peut être employé en qualité de mécanicien conducteur de train ou de chauffeur, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le ministre des Travaux publics ».

974. Le Gouvernement s'est réservé également un pouvoir supérieur de contrôle et de police sur les actes des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

agents de chemins de fer. Un décret du 27 mars 1852 a prévu que « dans un intérêt d'ordre et de sécurité, il importe d'assurer à l'État une action propre sur un personnel nombreux et qui tend à augmenter » et décrète, dans son article premier, que « le personnel actif employé aujourd'hui par les diverses compagnies de chemins de fer et celui qui sera ultérieurement employé par les compagnies qui viendront à se former, est soumis à la surveillance de l'administration publique. L'administration aura le droit, les compagnies entendues, de requérir la révocation d'un agent de ces compagnies ».

Le caractère nettement politique et de haute police de ce décret résulte, d'une façon incontestable, de la circulaire du 21 avril 1852 qui l'accompagnait, ainsi que de la circulaire ministérielle du 9 juillet 1877 qui en rappelait les prescriptions aux administrateurs des chemins de fer (1).

En fait, les dispositions du décret du 27 mars 1852 n'ont été l'objet que de très rares applications.

975. En raison de la nature de leurs fonctions, les agents de chemins de fer bénéficient de certains privilèges spéciaux, et sont également soumis à certaines obligations particulières, que nous allons passer en revue.

Une différence importante doit être faite entre les *agents assermentés* et les *agents non assermentés*. L'article 23 de la loi du 19 juillet 1845 prévoit que la répression des contraventions pourra être exercée par des gardes créés par l'administration, et dûment assermentés.

Et l'article 64 du cahier des charges des compagnies prévoit que « 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 dépen-

(1) « Dans les circonstances actuelles, je n'hésiterai pas, tout en respectant l'entière liberté des opinions et du vote, à user de mes pouvoirs à l'égard des agents qui mettraient au service d'une propagande hostile au Gouvernement l'influence qu'ils tirent de leurs fonctions. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres ».

976. La jurisprudence a été amenée assez fréquemment à se prononcer sur l'étendue des privilèges qui résultent de ces dispositions pour les agents assermentés. Elle a décidé notamment que les chefs de station et agents de chemins de fer désignés comme surveillants par le concessionnaire, agréés en cette qualité par l'Administration et assermentés devant le tribunal, sont des agents de l'autorité publique (1); que les injures qui leur sont adressées publiquement et à raison de leurs fonctions, doivent être punies conformément au paragraphe premier de l'art. 19 de la loi du 17 mai 1819 (2); qu'un chef de station ou de gare de chemin de fer est un agent dépositaire de l'autorité publique, protégé par les articles 16 et 19 de la loi du 17 mai 1819 (3); mais que les agents des compagnies, même assermentés (en l'espèce, un garde-barrière), ne sont pas des officiers de police judiciaire et ne jouissent pas du privilège de juridiction accordé par l'article 483 du Code d'instruction criminelle (4).

Quant aux agents non assermentés des Compagnies, ils ne reçoivent aucune délégation de l'autorité publique, ne remplissent pas un ministère de service public, et les injures qui leur sont adressées dans l'exercice de leurs fonctions ne tombent pas sous l'application de l'article 224 du Code pénal (5).

Que les agents soient assermentés ou non, leur participation à une tentative de vol dans un fourgon de bagages, dans lequel ils sont chargés de reconnaître et de trier les colis pendant le trajet, constitue une *tentative de vol qualifié*, justiciable de la cour d'assises et passible de la réclusion (art. 368-4°, Code pénal) (6).

---

(1) Paris, 17 février 1855 (S. 1855.11.402).
(2) Même arrêt.
(3) Toulouse, 24 décembre 1874.
(4) Cass. cr., 11 août 1905.
(5) Cass. cr., 24 janvier 1902.
(6) Cass. cr., 16 juillet 1903 et 14 avril 1904.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Leur responsabilité est engagée également lorsqu'il s'agit de l'application de la loi du 2 juin 1815, réprimant le transport en contrebande; il a été décidé que le conducteur chef de train est responsable de toute importation d'objets prohibés ou assujettis aux droits de douane, qui sont trouvés dans le convoi dont il a la direction, sans que l'Administration des douanes soit tenue d'établir à sa charge un acte de participation personnelle à la fraude (1).

977. Pour les mécaniciens ou gardes-freins, l'article 20 de la loi de 1845 prévoit une obligation spéciale :

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

Enfin, les agents de chemins de fer sont soumis, au point de vue des obligations militaires, à un régime tout à fait spécial, que nous examinerons dans le chapitre qui traitera des dispositions relatives aux divers services publics (2).

b) *Projets de loi concernant le statut des agents de chemins de fer.*

Le Parlement s'est très fréquemment occupé de régler, par voie législative, le statut des agents de chemins de fer, en se plaçant au triple point de vue de *la sécurité de la circulation en chemin de fer*, de *l'intérêt personnel des agents* et de *la continuité du service public.*

978. 1° Dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation des chemins de fer, un grand nombre de propositions de loi ont eu pour objet de limiter la durée du travail. Nous en reparlerons dans un paragraphe suivant. D'autres avaient pour objet d'étendre le contrôle du Gouverne-

---

(1) Cass. cr., 6 janvier 1905.
(2) V. *infra* n°s 1085 et s.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment sur le recrutement des agents. Nous citerons, dans ce sens, l'article 11 de la proposition de loi Delattre, présentée le 2 mars 1882, qui tendait à réglementer plus strictement le recrutement du personnel.

Consulté sur cette proposition, le Conseil d'État, dans l'avis en date du 9 avril 1884 que nous avons plusieurs fois cité, a présenté les observations suivantes :

« Considérant que, pour laisser intacte la responsabilité des Compagnies, il convient de garder une certaine réserve dans la réglementation relative au recrutement de leur personnel;

« Que l'article 74 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 donne au ministre le droit de déterminer les formes dans lesquelles seront délivrés aux mécaniciens des certificats de capacité, nécessaires pour leur admission;

« Que suivant l'article 18, paragraphe 1er, de cette ordonnance, les chauffeurs des trains de voyageurs doivent être en état d'arrêter la machine, en cas de besoin;

« Qu'en outre, aux termes du décret du 27 mars 1852, le personnel actif des compagnies est soumis à la surveillance de l'Administration, qui peut requérir la révocation des agents incapables de remplir leurs fonctions;

« Qu'il ne paraît pas nécessaire de prendre l'autres mesures par voie législative ».

979. — 2° Des propositions de loi beaucoup plus nombreuses ont été motivées par le désir de défendre les intérêts personnels des agents et d'imposer aux Compagnies des règles fixes en ce qui concerne l'avancement et la discipline. Nous citerons notamment les propositions de loi de M. Cazot, en 1874; de M. Casse, le 23 mars 1876; de M. de Janzé, le 15 janvier 1880; de MM. Raynal et Waldeck-Rousseau, le 6 février 1882.

Toutes ces propositions servirent de base à un projet adopté par la Chambre des députés, dans sa séance du 21 décembre 1882, qui soumettait au contrôle du Gouvernement les motifs du renvoi des agents et les mesures disciplinaires graves. Mais le Sénat ne donna pas suite à ce projet.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

980. Le 22 décembre 1910, M. Briand a déposé un projet de loi sur le statut des agents de chemins de fer d'intérêt général et sur le règlement pacifique des différends collectifs relatifs aux intérêts professionnels de ces agents.

Le titre premier, qui est relatif au statut, ne contient qu'un article qui impose aux compagnies d'intérêt général l'obligation de soumettre, dans les six mois, à l'homologation du ministre des Travaux publics, « des règlements relatifs aux conditions d'avancement et de licenciement, et au régime disciplinaire, applicables aux diverses catégories du personnel de ce réseau. Dans le cas où cette homologation n'est accordée que sous réserve de certaines modifications ou additions, non acceptées par l'administration du réseau, il sera statué par un décret rendu sur avis conforme du Conseil d'État. »

981. 3° Enfin, un assez grand nombre de propositions de lois ont été motivées par la nécessité d'assurer la continuité du service public. La plupart de ces propositions ont été formulées à la suite de grèves de chemins de fer.

Une première proposition dans ce sens fut déposée, en 1892, et reprise au Sénat par M. Merlin, le 21 décembre 1894.

Le 4 mars 1895, le Gouvernement déposait un projet interdisant les coalitions d'ouvriers et employés des services publics, qui sont l'objet de dispositions spéciales au point de vue du recrutement.

Le Sénat adopta, le 14 février 1896, une disposition modifiant l'article 415 du Code pénal et édictant des peines sévères contre les meneurs, en cas de grève du personnel des compagnies de chemins de fer, du réseau d'État, des établissements de la Guerre et de la Marine.

A la suite de la grève des chemins de fer du mois d'octobre 1910, M. Briand a déposé, le 22 décembre 1910, plusieurs projets de loi, dont deux visent spécialement les agents de chemin de fer.

Le premier projet, qui ne comporte qu'un article, a

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour objet d'étendre ainsi qu'il suit l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845, cité plus haut :

« Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien, conducteur, garde-frein ou agent chargé de conduire ou convoyer un train, qui aura abandonné son poste au cours du service, ainsi que tout agent qui, régulièrement désigné pour assurer, en cours de route, la relève d'un agent chargé de conduire ou de convoyer un train, aura négligé ou refusé, sans excuse valable, de rejoindre son poste.

« La même peine sera applicable à tout aiguilleur préposé aux signaux ou aux agents de la voie ou de l'exploitation, chargés d'un service nécessaire à la sécurité des convois en marche, qui aura soit abandonné son poste, soit négligé ou refusé, sans excuse valable, de le rejoindre. »

982. Le deuxième projet de loi, dont nous avons déjà donné le titre, est celui qui organise la conciliation et l'arbitrage obligatoire dans les différends collectifs entre les Administrations de chemins de fer d'intérêt général et leurs agents. Il est à remarquer que ce projet de loi vise aussi bien les chemins de fer de l'État que les Compagnies concessionnaires.

Nous avons déjà parlé du titre premier de ce projet. Le titre II organise des mesures préventives de conflits. Il impose aux Compagnies l'institution de délégués élus du personnel, appelés à discuter périodiquement sur les questions professionnelles avec les représentants de l'Administration, dans des conditions qui seraient arrêtées par le ministre, sur la proposition des Compagnies, suivant la procédure suivie pour l'approbation des règlements de retraites. Il serait institué également des comités régionaux et un comité central de conciliation par réseau.

Le titre III organise l'arbitrage, lorsque la conciliation ne suffit pas à résoudre les différends collectifs. Il règle, lorsque les deux parties ne peuvent s'entendre sur le choix d'un tiers arbitre, la formation d'une liste d'arbitres élus par le Sénat et la Chambre des députés, parmi certaines catégories de personnes (art. 13).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les articles 19, 20 et 21 déterminent les compensations qui peuvent être accordées aux administrations, les mesures d'exécution et les sanctions.

Le titre IV (art. 22-23) interdit « à toute association déclarée ou non, à tout syndicat, à toute union d'associations ou de syndicats, soit de provoquer les agents ou ouvriers des réseaux visés par la présente loi à la grève, soit de préparer ou d'organiser la grève », et prévoit, pour toute infraction aux dispositions de l'article précédent, diverses pénalités.

§ 2. — *Contrat de louage de services dans les chemins de fer.*

983. En principe, le contrat qui règle les rapports des Compagnies avec leurs agents est un contrat de louage de services.

D'une façon générale, les Compagnies sont responsables des actes accomplis par leurs employés comme conséquence d'un mandat qu'elles leur ont donné et des actes exécutés par eux dans l'exercice de leurs fonctions et qui paraissent avoir été effectués en vertu d'un mandat.

La jurisprudence décide que les agents des Compagnies ne peuvent être assimilés aux serviteurs et domestiques visés à l'article 283 du Code de procédure civile. Ils peuvent donc témoigner dans les instances en responsabilité engagées contre la compagnie sauf au juge, en examinant leur déposition, à apprécier la sincérité de leur témoignage et la confiance qui peut leur être accordée (1).

Conformément au droit commun, le contrat de louage entre l'agent et la Compagnie est contracté sans durée déterminée. Il peut toujours cesser par la volonté de chacun des deux contractants, à charge par lui d'obser-

(1) Cass., 29 décembre 1880, D. 1881.1.200.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ver les délais de congé fixés, soit par l'usage, soit par les conditions tacites ou expresses de l'engagement (1).

984. A la suite des nombreuses propositions de loi que nous avons énumérées, relatives au statut des agents des Compagnies, est intervenue la loi du 27 décembre 1890, intitulée *Loi sur le contrat de louage et les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies.*

L'article premier, qui s'applique à toutes les professions, a complété l'article 1780 du Code civil, en indiquant dans quels cas la résiliation du contrat par la volonté d'un seul des contractants peut donner lieu à des dommages-intérêts, sur quelle base doit être calculée l'indemnité éventuelle qui peut être due, et en frappant de nullité toute clause portant renoncement à l'avance au droit éventuel de réclamer des dommages-intérêts (2).

985. Malgré les termes de l'article 1780, la jurisprudence admet qu'il y a des cas où une compagnie a le droit de renvoyer immédiatement, sans observer les délais d'usage, un de ses employés. C'est le cas lorsque celui-ci se rend coupable *d'une faute grave* (3) : employé ayant délivré un billet à demi-place, sans demander le titre donnant droit à cette réduction (4); employé ayant fait fonctionner des signaux par des procédés non réglementaires (5); mécanicien ayant quitté son poste à l'occasion d'une grève (6).

En cas de discussion sur l'exécution du contrat de louage, quelle est la juridiction compétente?

Nous examinerons cette question dans le chapitre relatif à la compétence et à la procédure. Nous indiquerons seulement, dès à présent, qu'à la suite d'un grand

---

(1) Cass., 5 février 1872, D. 1873.1.64. Cass., 28 avril 1874, D. 1874.1.364. Cass., 2 mai 1881, D. 1882.1.164.

(2) L'article 2 spécial aux chemins de fer, est relatif au règlement des caisses de retraites.

(3) Cass. civ., 17 février 1903.

(4) Cass. civ., 9 juillet 1902.

(5) Cass. req., 15 avril 1904.

(6) Trib. civ. de la Seine, 14 novembre 1902.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nombre de propositions de lois spéciales aux agents de chemins de fer (1), la juridiction des prud'hommes, qui a été étendue à tous les salariés du commerce et de l'industrie, est applicable aussi bien aux employés qu'aux ouvriers de chemins de fer; à défaut des conseils de prud'hommes, les ouvriers peuvent saisir de leurs litiges, comme avant la loi de 1907, soit les tribunaux de commerce, soit les juges de paix (2).

§ 3. — *Application des lois sociales.*

Dans quelle mesure les lois sociales de droit commun sont-elles applicables aux chemins de fer?

Nous allons examiner rapidement les plus importantes de ces différentes lois.

ARTICLE PREMIER. — *Loi sur le travail des femmes et des mineurs.*

986. La loi du 2 novembre 1892 (3), relative au travail des enfants, des filles mineures et des femmes, dans les établissements industriels, englobe dans son champ d'application tous les chantiers et ateliers, de quelque nature qu'ils soient; elle doit donc être appliquée dans les ateliers des Compagnies de chemins de fer, mais elle ne peut être étendue aux services de l'exploitation, puisque l'industrie des transports n'est pas visée dans la loi.

Son application a donné lieu à un certain nombre de circulaires du ministre du Commerce aux inspecteurs du travail (8 novembre 1894 et 30 novembre 1897) et du ministre des Travaux publics aux Compagnies et aux préfets (29 septembre 1894 et 27 février 1896).

---

(1) Prop. de loi Lockroy, 2 juin 1887; Beauregard, 8 novembre 1898; Dutreix, 14 novembre 1898; Haussmann, 2 mai 1899.

(2) V. *infra*, nos 1235 et s.

(3) Modifiée par la loi du 30 mars 1900.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans une circulaire récente (16 mars 1909), le ministre des Travaux publics demandait aux Compagnies d'examiner très sérieusement la possibilité de supprimer, dans les services de l'exploitation, le travail de nuit pour les femmes.

ARTICLE 2. — *Loi sur l'hygiène et la securité des travailleurs.*

987. La loi du 12 juin 1893 (1) relative à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs, dans les chantiers et ateliers publics ou privés, s'applique évidemment, ainsi que l'indiquait le ministre des Travaux publics dans une circulaire du 18 mai 1904, aux chantiers de construction des lignes non encore ouvertes ou aux établissements des Compagnies qui ne font pas partie du domaine public.

Quant aux établissements faisant partie du domaine public, le ministre indique que la loi de 1893, n'ayant pas réglementé les entreprises de transports proprement dites, ne s'applique pas aux établissements du chemin de fer qui sont soumis aux prescriptions de la loi de 1845 et du décret du 1er mars 1901, mais qu'il y a lieu de l'appliquer à certains établissements ou ateliers constituant de véritables établissements industriels, établis sur le domaine public.

ARTICLE 3. — *Loi sur les accidents de travail.*

988. L'application de la loi du 9 avril 1898 (2) sur les accidents du travail a donné lieu à de nombreux litiges devant les tribunaux. Ceux-ci ont eu à apprécier, en premier lieu, ce que l'on doit comprendre dans le salaire de base. La Cour de cassation a, dans plusieurs arrêts (3),

---

(1) Modifiée par la loi du 11 juillet 1903.
(2) Modifiée par les lois des 22 mars 1902, 31 mars 1905, et art. 59 de la loi de finances du 17 avril 1906.
(3) Cass. civ. 21 janvier 1903, 27 octobre 1903, 2 décembre 1903, 3 janvier 1910.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

décidé que, pour les indemnités de déplacement, il fallait ou non les comprendre dans le salaire de base, suivant que, d'après les circonstances de fait pour lesquelles l'appréciation du juge du fond est souveraine, elles constituent un supplément de salaire ou un remboursement de dépenses.

La jurisprudence admet que les primes que touchent les mécaniciens sur la consommation de charbon constituent un supplément de salaire (1).

989. Des difficultés assez nombreuses ont été soulevées à l'occasion de blessures reçues par des ouvriers et agents de chemins de fer, alors que le travail proprement dit n'avait pas encore commencé ou avait cessé, mais que les victimes se trouvaient dans les limites du chemin de fer.

La jurisprudence a décidé que l'on doit considérer comme victime d'un accident, *après* que le travail a cessé, l'employé d'une Compagnie, chargé de nettoyer une machine en stationnement, qui, une fois le travail terminé, et pendant le temps de repos auquel il a droit, est sorti de la gare pour aller prendre son repos, en traversant les voies principales, contrairement au règlement (2).

Le lieu du travail n'est pas forcément limité au poste de l'ouvrier, mais ne comprend pas non plus nécessairement l'étendue des établissements industriels placés sous la direction du même chef d'entreprise. Une Compagnie n'est donc pas responsable de l'accident survenu à un ouvrier écrasé en empruntant, pour aller à son travail, la voie du chemin de fer, alors qu'il pouvait user d'un chemin latéral (3).

Jugé, par contre, qu'une Compagnie peut être responsable d'un accident survenu au retour d'un employé transporté gratuitement par la Compagnie, s'il est reconnu que ce parcours est une nécessité du travail et

---

(1) Cass. civ., 3 janvier 1910.
(2) Cass. req., 25 février 1902.
(3) Cass. civ., 3 mars 1903.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que sa gratuité est un des éléments du contrat de travail (1).

990. Quelques difficultés se sont également produites sur la question de savoir ce qu'il fallait entendre par accident « causé par le travail » dans l'industrie des chemins de fer, et il a été jugé que la loi du 9 avril 1898 ne s'applique pas aux accidents dus à l'action des forces naturelles pendant le travail (dans l'espèce, un coup de soleil), si l'action de ces forces n'a été ni provoquée, ni aggravée par le travail auquel se livrait l'agent (2).

991. Le plus important des litiges auxquels ait donné lieu l'application de la loi de 1898, dans les chemins de fer, a été motivé par la question de savoir dans quels cas il y avait lieu à cumul entre l'indemnité accordée par la loi de 1898, en cas d'accident, et la pension de retraite à laquelle le même agent peut avoir droit, en raison de ce même accident, survenu au cours du travail.

Il faut distinguer deux cas, suivant que l'agent, au moment où il a été blessé, avait ou non droit à pension, par ses conditions d'âge et d'ancienneté de service, *indépendamment de la blessure reçue.*

Ainsi, dans le premier cas, la Cour de cassation (3) a décidé que l'indemnité forfaitaire accordée par la loi du 9 avril 1898 aux ouvriers et employés, victimes d'un accident du travail, ou à leurs représentants, doit demeurer entièrement à la charge du chef de l'entreprise, et que l'engagement pris par la Compagnie de servir une pension de retraite à certains de ses employés ou à leurs héritiers, *comme condition du contrat de louage,* confère à ce dernier un *droit acquis,* sans qu'il y ait même à rechercher si le paiement de cette pension a été assuré au moyen de retenues sur le salaire effectif. Par suite, les deux créances : rente viagère à l'occasion d'un accident du

---

(1) Rennes, 12 mars 1908.
(2) Cass. civ., 10 décembre 1902.
(3) Cass. civ., 21 juillet 1904. — Voir dans le même sens, Cass., 24 juin 1905, cass. civ., 27 juillet 1905.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

travail, et pension de retraite, à raison de l'âge et de l'ancienneté du service, sont distinctes, et la veuve d'un agent commissionné d'une compagnie de chemin de fer a droit au cumul de la rente et de la pension.

992. Dans le cas contraire, la jurisprudence n'admet pas le cumul. Elle pose en principe que la loi de 1898, qui est d'ordre public, substitue de plein droit ses dispositions, en cas d'accident, à toute autre convention privée se rapportant au même objet. *Le même fait* ne saurait donc donner lieu à l'ouverture de deux indemnités à la charge de la Compagnie.

C'est dans ce sens que s'est prononcée la Cour de cassation, dans un arrêt du 10 novembre 1909, qui développe de la façon suivante la thèse que nous venons d'indiquer :

Aux termes de l'article 2 de la loi du 9 avril 1898, les ouvriers désignés à l'article premier de ladite loi ne peuvent se prévaloir, à raison des accidents dont ils sont victimes dans leur travail, d'aucune autre disposition que celle de ladite loi. En conséquence, les agents d'une Compagnie de chemins de fer ne peuvent se prévaloir, pour le même fait, de la loi de 1898 et du contrat de travail qui les lie au chef d'entreprise, si, en vertu de ce règlement, ils ont la possibilité de faire valoir, par anticipation, leurs droits à la retraite, *à raison de blessures* reçues pendant le service. Ils ne sauraient, après avoir obtenu la rente prévue par la loi de 1898, réclamer la pension de retraite prévue par ledit règlement, et que ne leur assuraient ni leur âge, ni l'ancienneté de leur service, cette pension ayant *la même cause juridique* que la rente forfaitaire...

Il importe peu que le montant de la pension de retraite soit calculé d'après la durée des services, et non la gravité de la blessure, *le mode de calcul de la pension étant indépendant de la condition à laquelle est subordonné le droit de l'obtenir* (1).

(1) Voir dans le même sens, Cass. civ., 13 décembre 1905; Cass. civ., 31 octobre 1906.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Nous verrons ultérieurement que la loi du 21 juillet 1909, sur les retraites des agents de chemins de fer, modifie formellement la jurisprudence sur ce point.

993. L'application des lois sociales dans l'industrie des chemins de fer donne lieu à la mise en cause des mêmes responsabilités que dans les industries ordinaires. Une question y est cependant particulièrement délicate. C'est celle de déterminer, dans une exploitation aussi complexe et dont les rouages sont si nombreux, quels sont les véritables agents responsables, en cas d'infraction à ces lois.

La jurisprudence n'a pas posé de règle générale, et s'est bornée à statuer par décisions d'espèce :

La loi de 1898, par exemple, prescrit, dans son article 31, aux chefs d'entreprise l'affichage du texte de la loi sous peine d'amende. Il a été jugé qu'on ne saurait reconnaître le caractère de chef d'entreprise, à un simple chef de gare (1).

Jugé, au contraire, qu'en cas d'infraction au décret du 9 septembre 1848, article premier, modifié par la loi du 30 mars 1900, qui réglemente la durée du travail dans les locaux communs aux adultes et aux mineurs, femmes et enfants, c'est l'ingénieur de la compagnie, préposé par elle à la direction de l'atelier, qui est passible de l'amende prévue à l'article 4 du décret de 1848.

Article 4. — *Loi sur le repos hebdomadaire.*

994. La loi du 13 juillet 1906 ne s'applique pas aux agents de chemins de fer affectés au service public. C'est ce que spécifient formellement les articles 3 et 17. Elle est, au contraire applicable aux employés des entreprises accessoires et des ateliers dépendant des chemins de fer. Une proposition de loi déposée par M. Berteaux avait eu pour objet d'imposer aux Compagnies l'obligation d'accorder cinquante-un jours de repos à tous leurs agents;

(1) Cass. cr., 2 février 1901.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

elle n'est pas venue en discussion. Spontanément, les grandes Compagnies ont d'ailleurs accordé à leur personnel, sans diminution de traitement, un régime de repos périodiques adapté aux nécessités de l'exploitation, mais qui est au moins aussi favorable que celui de la loi de 1906 (1). Elles ont d'ailleurs obtenu par l'arrêté ministériel du 17 avril 1908, relatif à l'ouverture de leurs gares le dimanche, des facilités pour l'organisation du repos de leurs agents. Les agents alternants, c'est-à-dire qui font successivement un service de jour et de nuit, bénéficient généralement, de 72 jours de repos par an au lieu de 52.

Par plusieurs circulaires (2), le ministre des Travaux publics a invité les compagnies secondaires d'intérêt général à adopter, au point de vue du repos hebdomadaire, un régime analogue à celui des grandes compagnies.

§ 4. — *Réglementation du travail.*

Article premier. — *Fondement et historique.*

995. La réglementation du travail, dans l'industrie, remonte au milieu du siècle dernier. Pour répondre à des idées humanitaires, la loi du 9 septembre 1848 a limité à douze heures la durée de la journée de travail dans les manufactures, usines et ateliers.

Ce n'est pas le même principe qui a inspiré la réglementation du travail dans les chemins de fer, mais cette idée que, parmi les agents de cette industrie, il s'en trouve un grand nombre dont la fonction intéresse la sécurité des transports, et que leur surmenage physique ou intel-

(1) Les modalités de ce système et l'engagement pris par les compagnies se trouvent exposés dans une lettre collective adressée, le 21 septembre 1906, au ministre des Travaux publics.
(2) Notamment 12 juin 1907.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lectuel, par suite d'un excès de travail, peut mettre en danger la vie des voyageurs qui leur est confiée.

Aucun texte législatif ou réglementaire ne donnait expressément au ministre le droit d'intervenir en matière de réglementation du travail; ce droit ne lui a cependant pas été contesté lorsqu'il commença à l'exercer dès 1864; et il lui était formellement reconnu par le Conseil d'État, à l'occasion d'une proposition de loi sur laquelle il était consulté (1) :

« Considérant que le ministre est exclusivement investi, par l'ordonnance du 15 novembre 1846, du droit de déterminer la composition du personnel et, par suite, la durée du travail pour certaines catégories d'emplois;

« Que d'ailleurs, les articles 60 et 69 de cette ordonnance, et au besoin, l'article 9 de la loi du 11 juin 1842, lui donneraient les pouvoirs les plus étendus dans l'intérêt de la sécurité; qu'il en a fait usage à diverses reprises; que les infractions à cette prescription trouveraient, le cas échéant, leur sanction dans l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. . . »

Lors de la revision de l'ordonnance de 1846, le décret du 1er mars 1901 a consacré expressément ce droit du ministre dans le nouvel article 68, qui dispose que :

« Le ministre des Travaux publics déterminera, la compagnie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents, qu'il jugera nécessaires à la sécurité de l'exploitation. »

996. C'est en 1864 que, pour la première fois, le ministre s'est préoccupé de la réglementation du travail dans les chemins de fer. Son attention s'était portée, tout d'abord, sur le travail des aiguilleurs, pour lesquels il limita la durée de la journée à douze heures (1).

---

(1) Proposition de loi Delattre du 2 mars 1882, sur la sécurité publique dans les chemins de fer.
(2) Circ. 3 mai 1864.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le travail des chauffeurs et mécaniciens a fait l'objet d'une première circulaire du 24 avril 1891, qui fixait pour chaque journée de vingt-quatre heures, une durée maxima de douze heures de travail et une durée minima de dix heures de repos ininterrompu, puis d'une deuxième circulaire du 4 mai 1894, établissant un régime plus souple, et faisant porter la réglementation, non plus sur une journée de vingt-quatre heures, mais sur l'ensemble de 10 journées consécutives, pour lesquelles la durée moyenne du travail ne pourrait pas dépasser dix heures par jour.

Une circulaire du 6 novembre 1894, relative aux agents des gares, sans imposer aux compagnies de prescriptions impératives, les invitait à prendre les mesures utiles pour éviter le surmenage de cette catégorie de leur personnel.

997. La question du travail des agents de chemins de fer fut portée au Parlement, en même temps que celle du régime de leurs retraites, et fit l'objet de nombreuses propositions, parmi lesquelles nous citerons : la proposition de loi de M. Descubes, en 1894, que la Chambre rejeta le 17 décembre 1897, ainsi qu'un projet de loi analogue, présenté par M. Turrel, ministre des Travaux publics. Un projet de loi, réglementant à la fois le travail et le régime des retraites, proposé par MM. Berteaux et Rabier, fut voté par la Chambre. Le Sénat en adopta la partie relative au travail des agents, mais en disjoignit ce qui était relatif à la retraite.

998. Sur ces entrefaites, des arrêtés ministériels étaient intervenus, portant réglementation du travail des agents, qui rendirent sans objet l'intervention du Parlement en cette matière.

Article 2. — *Prescriptions réglementaires.*

En premier lieu, la réglementation n'est applicable qu'aux agents des grandes compagnies et des chemins

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de fer de Ceinture. Elle fait l'objet de quatre règlements applicables :

Le premier : aux mécaniciens et chauffeurs;
Le deuxième : aux agents des trains;
Le troisième : aux agents des gares;
Le quatrième : aux agents de la voie.

Résumons brièvement leurs principales dispositions.

999. a) Pour les *mécaniciens et chauffeurs*, la réglementation résulte d'un arrêté du 4 novembre 1899, modifié par les arrêtés des 20 mai 1902 et 9 mai 1906

L'article 2 dispose que :

« La journée de travail doit contenir, en moyenne, dix heures de travail effectif au plus, et dix heures de grand repos au moins, de telle sorte que neuf jours consécutifs quelconques d'un roulement, compté de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de quatre-vingt-dix heures de travail effectif, et renferment un total de grand repos au moins égal à quatre-vingt-dix heures.

« Chaque période de travail doit être comprise entre deux grands repos séparés par un intervalle d'au plus dix-sept heures, et ne pas contenir plus de douze heures de travail effectif. »

1000. L'article 3 définit ce qu'il faut entendre par *grand repos*, tant pour les mécaniciens et chauffeurs de route que pour les chauffeurs de manœuvres. Pour toutes les catégories d'agents, l'intervalle entre deux grands repos consécutifs ne peut être supérieur à vingt jours et, pendant les grands repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence.

1001. L'article 4 donne les bases de calcul pour la durée du travail, y compris le temps nécessaire alloué pour les opérations que les mécaniciens et chauffeurs peuvent avoir à effectuer, avant le départ ou après l'arrivée de chaque train.

On compte actuellement, pour une fraction de sa durée, le temps qu'ils passent dans la situation de *réserve-dis-*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

position, pendant laquelle ils peuvent être employés à divers travaux au dépôt ou en gare.

1002. L'article 5 impose aux compagnies l'obligation de soumettre à l'Administration, les tableaux graphiques de roulement.

L'article 6 dispose que : « Il ne peut être dérogé, dans les durées de roulement ou dans le service des trains facultatifs et des machines de réserve, aux prescriptions du présent arrêté que dans des cas spéciaux, pleinement justifiés par les nécessités du service, et sous réserve, pour les roulements du service normal, de l'autorisation de l'Administration. »

L'Administration doit être prévenue des dérogations accidentelles.

1003. b) La réglementation du travail des *agents des trains* a fait l'objet d'un arrêté du 11 novembre 1899, modifié par l'arrêté du 9 mai 1906.

Les dispositions en sont analogues à celles de l'arrêté précédent.

La période moyenne sur laquelle est calculée la durée de travail, est ici de quatorze jours au lieu de neuf. Les grands repos sont de vingt-quatre heures au lieu de trente heures.

Par une circulaire du 6 avril 1909, le ministre des Travaux publics, sans en faire l'objet de prescriptions impératives, a demandé aux compagnies :

1° de faire en sorte que la durée totale du travail, sur une période de trente jours, ne dépasse pas deux cent soixante-dix heures, pour les mécaniciens et chauffeurs, et deux cent quatre-vingts pour les agents des trains;

2° d'augmenter la durée des grands repos de ces derniers.

1004. c) L'arrêté du 23 novembre 1899 règle la durée du travail des *agents des gares, stations et haltes, dont le service peut intéresser la sécurité des trains ou des manœuvres.*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La durée du service effectif ne peut excéder douze heures par vingt-quatre heures. Le grand repos journalier a une durée ininterrompue de neuf heures au moins, qui peut être réduite à huit heures pour les agents logés dans les gares. Des repos d'une heure environ sont accordés aux agents pour leurs repas, vers le milieu et la fin de la journée.

L'article 3 impose aux compagnies l'obligation d'accorder un certain nombre de repos par mois à leurs agents, pour les gares qui comportent un service de nuit. Il est précisé que le même agent ne peut être employé à ce service plus de quatorze nuits consécutives; un grand repos ininterrompu de vingt-quatre heures au moins lui est accordé à ce changement de service.

1005. d) Enfin, un arrêté du 10 octobre 1901 a prévu la réglementation du travail des *agents de la voie*.

Cet arrêté s'applique aux agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies, aux gardes-sémaphores, aiguilleurs, etc.

La durée maxima de leur travail effectif ne peut dépasser douze heures par vingt-quatre heures. Diverses prescriptions concernent les repos que la compagnie doit leur accorder et leur affectation au service de nuit, dans les postes qui comportent service de jour et service de nuit.

1006. Tous ces arrêtés précisent qu'en aucun cas et sous aucun prétexte les agents ne peuvent invoquer la prolongation de leur durée de travail pour abandonner le service public qu'ils sont chargés d'assurer, mais ils doivent rendre compte à leur chef, aussitôt que possible, de toutes les dérogations aux arrêtés réglementaires qui se sont produites au cours de leur travail, en inscrivant leurs observations sur un registre ouvert à cet effet dans chaque gare

Nous examinerons dans un chapitre ultérieur, comment l'exécution de ces prescriptions est contrôlée.

1007. Pour contrôler et faciliter l'application des prescriptions réglementaires en matière de travail sur les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chemins de fer de l'État, le ministre des Travaux publics a, par arrêté du 13 février 1901, institué des *comités du travail*, ayant pour objet de surveiller l'exécution des lois, décrets, arrêtés ministériels, règlements sur la durée du travail, et de délibérer sur toutes les affaires ressortissant à la législation du travail (1).

Il a été établi trois de ces comités, siégeant à Tours, à Nantes et à Saintes.

Ces comités sont composés de représentants de l'administration du réseau et de délégués élus des agents et ouvriers.

Cette institution a été étendue, en même temps que celle des autres comités dans lesquels les agents sont représentés, au réseau de l'Ouest racheté.

La présidence des comités du travail est confiée à l'ingénieur en chef du contrôle du travail ou à son représentant.

§ 4. — *Retraites.*

ARTICLE PREMIER. — *Régime antérieur à la loi du 21 juillet 1909.*

1008. La première disposition réglementaire, en matière de retraites des agents de chemins de fer, figure dans la loi du 27 décembre 1890, sur le contrat de louage et les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies.

L'article 2 de cette loi est ainsi conçu :

« Dans le délai d'une année, les compagnies et administrations de chemins de fer devront soumettre à l'homologation ministérielle les statuts et règlements de leurs caisses de retraites et de secours. »

---

(1) Voir la lettre du 13 février 1901, adressée par le ministre au directeur des chemins de fer de l'État, et lui transmettant l'arrêté précité.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il est à remarquer que cette loi n'imposait pas aux compagnies l'obligation de donner des retraites à leurs agents, mais seulement de soumettre à l'approbation du ministre les dispositions régissant leurs caisses de retraites, si elles en possèdaient.

1009. Cette première loi a, d'ailleurs, été modifiée par une loi du 10 avril 1902, ayant pour but d'en préciser l'application, dans le cas où les compagnies et le ministre ne se mettraient pas d'accord sur les clauses des règlements de ces caisses.

Le législateur a alors prévu, pour la première fois, une disposition que nous retrouverons plus loin, aux termes de laquelle il est statué dans ce cas, par décret rendu *sur l'avis conforme du Conseil d'Etat.*

1010. La question s'est posée de savoir si le régime de la loi de 1890 avait été abrogé ou modifié par une loi d'ordre général, du 27 décembre 1895, sur les caisses de retraites, de secours et de prévoyance fondées au profit des employés et ouvriers, loi aux termes de laquelle toutes les caisses patronales ou syndicales devaient désormais faire l'objet d'un décret d'autorisation en Conseil d'État.

Le rapporteur de cette loi, au Sénat, avait indiqué qu'elle serait applicable aux agents de chemins de fer. Il n'est pas douteux qu'il se trompait.

Les motifs qui ont provoqué le vote de la loi de 1895 étaient, en effet, de mettre à l'abri de tout risque les sommes affectées aux œuvres de prévoyance, dans les entreprises industrielles ou commerciales. Or, ces motifs n'ont pas de valeur lorsqu'il s'agit de caisses de retraites des compagnies de chemins de fer, dont le crédit n'est pas discuté et qui jouissent d'ailleurs de la garantie financière de l'Etat.

Afin de trancher la question, M. Sibille présenta à la Chambre, le 5 avril 1897, une proposition de loi spécifiant que la loi du 27 décembre 1895 n'était pas applicable aux chemins de fer. Cette proposition n'aboutit psa, mais en fait, la modification de la loi de 1890 par celle de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1902, montre bien que le Parlement considère que les caisses de retraites des chemins de fer ne sont pas soumises à la loi de 1895.

1011. Toutes les grandes compagnies de chemins de fer ont établi, depuis longtemps, pour la plupart de leurs agents, des règlements de retraites; mais ces règlements étaient très différents suivant les compagnies.

Certaines d'entre elles [Est — P.-L.-M. (ancien régime) — Midi] possédaient des caisses spéciales. D'autres [Nord — — Orléans — P.-L.-M. (nouveau régime) — Ceinture — Ouest] effectuaient des versements à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, qui bénéficie d'un taux de capitalisation des intérêts très avantageux. Lorsque les retraites ainsi obtenues atteignaient le maximum du règlement de la Caisse Nationale des retraites, les compagnies ajoutaient des suppléments au moyen de versements effectués, soit dans la caisse de la compagnie qui, dans ce cas, servait aux agents une rente viagère complémentaire (Ouest — P.-L.-M. — Orléans), soit dans une caisse d'assurance (Ceinture), soit, enfin, à la Caisse d'épargne (Nord — Orléans).

Les retenues effectuées sur les salaires des agents étaient nulles pour l'Orléans, et variaient de 3 à 6 0/0 sur les autres compagnies. Quant aux versements des compagnies, ils variaient de 4 à 16 0/0.

Article 2. — *Régime de la loi du 21 juillet 1909.*

a) Historique.

1012. Le Parlement ne tarda pas à juger insuffisantes les garanties données par la loi de 1890 au régime des retraites des agents de chemins de fer, et, pendant douze ans, des discussions parlementaires nombreuses furent provoquées par la discussion de la loi connue sous le nom de *Loi Berteaux-Rabier.*

Votée une première fois, à la Chambre, en 1897, puis une seconde fois le 14 novembre 1901, elle fut repoussée par le Sénat.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Au mois de septembre 1905, M. Gauthier, ministre des Travaux publics, déposa un projet de loi basé sur le système du livret individuel, prévoyant des versements de 17 0/0 des salaires, et donnant aux agents droit à pension à 55 ans. Le montant de la pension n'était pas déterminé, *a priori*, et devait résulter mathématiquement du produit des versements de l'agent et de la compagnie.

M. Barthou saisit le Parlement, au mois de décembre 1908 et au mois de mars 1909, de modifications importantes au projet précédent.

Le 25 mai 1909, il soumit à la Commission du Sénat un projet de loi entièrement différent, qui substituait au régime d'un taux de retraite indéterminé, moyennant des versements déterminés, celui des caisses tontinières, qui accorde des retraites dont le montant est déterminé moyennant des sacrifices financiers indéterminés.

Ce projet. adopté par le Sénat, puis, sans modification, par la Chambre, fut promulgué comme loi le 21 juillet 1909.

1013. La loi de 1909 a posé les principes suivant lesquels les règlements de retraites des compagnies devraient être modifiés, pour assurer à leurs agents les droits et avantages minima qu'elle précise.

Le régime actuel des retraites des agents de chemins de fer résulte donc des prescriptions de la loi de 1909 et des nouveaux règlements présentés par les compagnies, en exécution de cette loi, et approuvés par le ministre des Travaux publics, le 30 décembre 1910.

Avant d'examiner les dispositions de ce régime, il faut indiquer deux points spéciaux :

b) Pouvoirs du Ministre.

1014. Quels sont les pouvoirs du ministre pour l'approbation des règlements de retraites des compagnies, depuis la loi du 21 juillet 1909?

Il faut remarquer, tout d'abord, que la loi de 1909 n'a abrogé ni explicitement, ni indirectement, la loi de 1890-1902.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il en résulte que, dans l'examen des règlements de retraites soumis par les compagnies en exécution de la loi, le ministre a un pouvoir d'appréciation plus large que celui dont il jouirait pour la préparation d'un règlement d'administration publique, si la loi avait prévu qu'il en dût être rendu.

Bien entendu, son pouvoir d'appréciation ne peut aller jusqu'à changer les dispositions essentielles de la loi, ce qui reviendrait à modifier ou à amender cette loi. Il lui serait impossible, par exemple, d'imposer à une compagnie l'obligation d'accorder à une catégorie de ses agents, le droit à la retraite à un âge inférieur à celui qui a été prévu par la loi.

Il ne pourrait davantage décider que telle ou telle disposition de la loi aura un effet rétroactif, en dehors des dispositions exceptionnelles prévues dans la loi.

Nous estimons, au contraire, qu'il a le droit de compléter les règlements sur les points où la loi n'est pas suffisamment explicite (par exemple, comme nous le verrons plus loin, à propos des droits de la femme divorcée), ou sur ceux qu'elle n'a pas traités du tout.

1015. D'autre part, il faut remarquer que, si la loi du 21 juillet 1909 n'a donné au ministre qu'un droit d'approbation pour l'ensemble des dispositions contenues dans les règlements des compagnies, elle lui a réservé, au contraire, dans son article 12, des pouvoirs plus étendus encore, en matière d'organisation et de fonctionnement des commissions de réforme. Sur ce dernier point, le ministre a le droit d'arrêter souverainement les dispositions qui lui sembleront convenables, sur la proposition de l'administration du réseau intéressé.

c) Recours.

1016. Le régime nouveau mis en vigueur à partir du 1er janvier 1911, peut donner lieu à ouverture à un certain nombre de recours.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tout d'abord, les compagnies peuvent user de deux recours différents : le recours au Conseil d'Etat administratif, prévu par la loi de 1902 qui n'a pas été abrogée; en second lieu, le recours au Conseil d'Etat, statuant au contentieux, pour excès de pouvoir.

Les agents des compagnies de chemins de fer peuvent, de leur côté, user de ce dernier recours. Ils ont enfin, toujours le droit de porter devant les tribunaux judiciaires les décisions individuelles des compagnies, qu'ils estimeraient leur faire grief; car en définitive, ils tiennent leurs droits non du règlement, mais de la loi.

d) Prescriptions législatives et réglementaires.

1017. *Assujettis.* — L'article 2 de la loi du 21 juillet 1909 indique d'abord quels sont les agents soumis au régime des retraites : tout agent, employé ou ouvrier, a droit à pension dans les conditions qu'elle définit.

Les compagnies de chemins de fer, dans leurs projets de règlements, spécifiaient que ceux-ci étaient applicables à tous leurs agents « de l'un et l'autre sexe qui seront attachés d'une manière régulière et permanente au service du réseau, pour y remplir des fonctions exclusives de toute autre occupation, et recevront de l'administration de ce réseau un traitement ou salaire, en vertu d'un engagement personnel ».

Le comité consultatif des chemins de fer et le ministre des Travaux publics ont estimé que la jurisprudence seule aurait à préciser les conditions dans lesquelles on reconnaîtrait qu'une personne rémunérée par une compagnie de chemins de fer, est *un de leurs agents* au sens de la loi de 1909, et qu'en outre, les « nomenclatures » des diverses catégories du personnel appelées à bénéficier des dispositions du nouveau règlement, seraient *énonciatives* et non *limitatives.*

En outre, le ministre a ajouté sur les listes que les compagnies avaient préparées, les gardes-barrières, qui n'y figuraient pas.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1018. *Conditions d'âge.* — L'article 2 de la loi, après avoir défini les assujettis au nouveau régime, indique les conditions dans lesquelles ces agents auront droit à retraite. Ces conditions peuvent se résumer ainsi :

En principe : vingt-cinq ans de service et 50 ans d'âge, pour les mécaniciens et chauffeurs; 55 ans d'âge pour les autres agents du service actif; 60 ans d'âge pour les employés de bureau qui n'ont pas passé quinze ans dans le service actif.

1019. Ni dans la loi, ni dans les travaux préparatoires, on ne trouve de définition du terme *agents de bureau*, et il est à prévoir que des litiges pourront se produire sur le point de savoir si un agent de l'exploitation, employé en fait, d'une façon permanente, à des écritures, dans les bureaux d'une grande gare, doit ou non être considéré comme un agent de bureau.

1020. Les compagnies ont contesté que la loi de 1909 ait voulu comprendre sous le terme « mécaniciens et chauffeurs » les « wattmen » conduisant des locomotives électriques. Elles ont soutenu énergiquement l'opinion que rien dans le service de ces agents, qui n'est ni pénible, ni difficile, ne justifiait la limite d'âge exceptionnellement basse, imposée par le Parlement pour les chauffeurs et les mécaniciens. Devant les termes généraux de la loi, qui n'a pas prévu d'exception, il n'a pas paru au comité consultatif, ni au ministre, possible d'exclure les mécaniciens de locomotives électriques, du bénéfice de la retraite à 50 ans. Il a été, par contre, admis que les chauffeurs et mécaniciens de machines fixes, ne rentraient pas dans cette catégorie.

1021. *Retraite proportionnelle.* — L'article 3 de la loi de 1909 prévoit le droit à la retraite immédiate, après quinze ans d'affiliation, en cas de maladie, blessure ou infirmité prématurée, mettant l'agent dans l'impossibilité de rester au service du chemin de fer, l'invalidité étant reconnue, soit par l'administration à laquelle il appartient, soit par une commission de réforme. Si l'invalidité résulte de l'exercice de ses fonctions, le droit

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à pension immédiate sera dû quelle que soit la durée de ses services.

Dans les deux cas, il y a droit absolu pour l'agent à obtenir la pension d'invalidité.

1022. Sous le régime antérieur, plusieurs règlements de retraites prévoyaient également le cas de retraite accordée en cas de maladie, de blessure ou d'invalidité, mais, d'après les dispositions de certains de ces règlements, ce n'était qu'une mesure de bienveillance de la part de la Compagnie; celle-ci se réservait le droit d'en refuser le bénéfice ou de le soumettre à telle ou telle restriction déterminée.

La jurisprudence, appelée fréquemment à se prononcer sur des difficultés soulevées par ces dispositions, décidait que les règlements homologués font la loi des parties (1);

Que les règlements d'une caisse de retraites des agents de chemin de fer qui « réservent à la compagnie le droit de mettre à la retraite, par anticipation, tout agent, quel qu'il soit, ayant quinze ans de service comptant pour la retraite, en cas de blessure reçue, ou de maladie, ou d'infirmité contractée dans le service » ne confèrent aux agents aucun droit à une retraite anticipée (2);

Que si le règlement prévoit qu'une pension est due en raison des blessures ou des infirmités prématurées, « régulièrement constatées par le service médical de la compagnie », l'agent ne peut rien exiger si le médecin principal a constaté qu'il était apte au service (3);

Que les constatations du service médical sont souveraines et ne peuvent être combattues que pour des faits de fraude ou manœuvres de nature à vicier l'examen médical (4).

---

(1) Cass. civ., 22 décembre 1902, D. 1904.1.236.
(2) Cass. req., 26 juin 1901, D. 1902.1.231.
(3) Cass. civ., 22 décembre 1902, D. 1904.1.236.
(4) Pau, 27 juillet 1899, D. 1900.11.94.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sur ce point, les dispositions de la loi de 1909 modifient donc, dans un sens favorable aux agents, la jurisprudence antérieure.

1023. *Montant de la pension.* — Les articles 4 et 8 de la loi de 1909 déterminent le montant de la pension de retraite des agents.

Le taux normal de la pension est, en principe, égal à la moitié du traitement moyen des six années les plus productives. La pension est augmentée de 1/50e du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation en plus de vingt-cinq ans, et diminuée d'une certaine quantité, lorsque l'agent, ayant droit à une retraite, ne remplit pas les conditions normales prévues à l'article 2.

Pour la détermination du salaire, la loi a prévu « que l'on comprendrait les primes et tous les avantages accessoires assimilés à une augmentation de salaire, qui ne constituent pas un remboursement de frais, un secours ou une gratification ».

En homologuant les règlements de retraites soumis par les compagnies, le ministre a spécifié que les énumérations des avantages accessoires, assimilés par les projets de règlements à une augmentation de salaire qui ne constitue pas un remboursement de frais, un secours ou une gratification, ne peuvent pas être limitatives.

La jurisprudence sera évidemment appelée à se prononcer sur le caractère de certains avantages accessoires accordés aux agents.

La question la plus délicate concerne les indemnités de résidence qui, dans certaines compagnies, sont incorporées au traitement, et qui, dans d'autres compagnies, ne sont considérées que comme des allocations indépendantes du salaire, destinées à rembourser à certains agents le supplément des dépenses qui leur incombe, par suite de leur résidence, dans les localités où la vie est spécialement chère.

1024. Il ne faut pas confondre les limites d'âge prévues à l'article 2, comme donnant droit à ouverture à la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

retraite pour les différentes catégories d'agents, et les limites fixées à l'article 4, qui déterminent simplement l'âge auquel le montant de la pension, pour les différentes catégories d'agents, devient égal à la moitié du salaire.

1025. Enfin, les dispositions finales de l'article 2 précisent que la retraite d'invalidité se cumulera avec les rentes-accidents dues par application de la loi du 9 avril 1898 et des lois subséquentes. C'est une modification importante par rapport au système qui résulte de la jurisprudence actuelle (1).

1026. L'article 5 prévoit, au profit des agents, le droit à une retraite proportionnelle *différée*, lorsqu'ils quittent le service après quinze ans de services, quel que soit le motif de la cessation de ce service, même en cas de renvoi pour vol ou indélicatesse, ou même dans le cas de grève. Si l'agent quitte la Compagnie avant quinze ans de services, il a droit à la restitution de ses retenues, avec les intérêts.

A ces dispositions, qui sont celles de la loi, le ministre a ajouté une disposition spéciale, dont il a fait l'objet d'une réserve et qui précise que, lorsqu'un agent décédera, sans avoir droit à une pension de retraite, les retenues opérées sur son salaire doivent être remboursées à la veuve, aux orphelins ou aux ascendants.

Cette réserve se justifie facilement. Il n'est pas douteux que si le Parlement a voulu accorder le remboursement des retenues à un agent quittant le service parce qu'il était renvoyé, c'est par omission qu'il n'a pas reporté le bénéfice de la même mesure, sur les héritiers d'un agent qui décède en service.

1027. *Affiliation.* — L'article 6 indique que l'affiliation à un régime de retraite sera obligatoire après une année d'emploi continu, à condition, s'il s'agit d'un homme,

---

(1) V. *supra*, nos 991 et 992.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'il ait satisfait au service militaire dans l'armée active.

1028. *Réversibilité.* — L'article 7 établit les conditions pour la réversibilité des pensions sur la tête des enfants, des veuves et des femmes divorcées, lorsque le divorce n'a pas été prononcé à leurs torts exclusifs.

La disposition assimilant les femmes divorcées aux veuves fut introduite à la suite d'un amendement de MM. Tillaye et Boivin-Champeaux; elle peut être considérée comme une innovation hardie dans notre législation qui, jusqu'à présent, admettait que le divorce amenait la dissolution complète des liens du mariage, en dehors des cas limités où les tribunaux accordaient à la femme divorcée, une pension alimentaire, disparaissant d'ailleurs en cas de remariage.

Ce qui a déterminé le Parlement, c'est sans doute cette idée que les retraites, étant constituées en partie par des prélèvements sur les traitements ou salaires des agents, peuvent être considérées, au moins partiellement, comme un salaire différé, et que la femme, même divorcée, de l'agent, ayant participé pendant un certain nombre d'années aux versements, prélevés sur les ressources du ménage, a acquis certains droits de ce chef.

L'article 7 est assurément incomplet. Le rapporteur au Sénat, M. Strauss, le reconnaissait lui-même, indiquant qu'il lui paraissait préférable de s'en remettre pour les cas de remariage, d'orphelins de deux lits, etc., au règlement de chaque caisse de retraites, dûment homologué par le ministre.

1029. Pour se conformer au vœu du législateur, les compagnies, sur l'invitation du comité consultatif des chemins de fer, ont soumis des propositions complémentaires qui ont fait l'objet de la réserve suivante, dans l'approbation donnée par le Ministre aux règlements des caisses de retraites :

« Les articles des règlements traitant de la réversibi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lité des pensions doivent appliquer les principes suivants :

« *a*) La totalité de la 1/2 pension réversible devra être servie par les Administrations tant qu'il existera un ayant droit;

« *b*) La répartition des parts de pension venant à expiration se fera au profit des ayants droit de la même branche, tant qu'il subsistera un ayant droit dans ladite branche. Lorsque tous les ayants droit d'une branche auront disparu, la part attribuée à cette branche sera réservée sur l'autre branche;

« *c*) La femme divorcée sera admise à la pension de réversibilité suivant les prescriptions de la loi et, dans le cas où il y a plusieurs ayants droit, la pension sera partagée entre eux, ainsi que l'ont proposé les compagnies, sur les bases suivantes :

« Deux parts à la veuve;

« Deux parts à la femme divorcée aux torts exclusifs du mari;

« Une part à la femme divorcée aux torts réciproques des époux;

« Une part pour chaque enfant, que la mère soit habile ou non à recevoir pension,

« Etant entendu que les parts ainsi attribuées aux enfants, sont touchées par la mère tant qu'elle est habile à recevoir;

« *d*) La femme divorcée aura droit à la pension de réversibilité sans avoir à justifier d'une durée minimun de mariage, lorsque, au moment où le divorce aura été prononcé, il existait un enfant né du mariage ou lorsque, après le divorce, il naîtra un enfant dans les délais prévus par le Code civil. »

1030. *Droit d'option.* — L'article 9 indique que les agents conservent toujours le droit de rester sous l'ancien régime de retraites auquel ils étaient soumis, et que pour être affilié au nouveau régime, ils doivent faire une déclaration expresse.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

On s'est demandé si les compagnies conserveraient, après la mise en vigueur de la loi de 1909, le droit de modifier leurs anciens règlements pour les agents qui y resteront soumis : on peut objecter que ces modifications apportées après coup auraient eu, si elles avaient été faites plus tôt, une répercussion sur le sens de l'option de certains agents et qu'elles entraîneraient, par suite, un trouble dans le fonctionnement de la loi de 1909. Nous ne pensons pas cependant qu'en l'absence d'un texte formel, on puisse refuser, après l'option, aux agents restant sous l'ancien régime, le bénéfice d'avantages que les compagnies seraient disposées à leur accorder. Saisi d'une proposition dans ce sens par la compagnie du Midi, le comité consultatif en a ajourné l'examen jusqu'après l'expiration du délai d'option.

1031. *Rétroactivité.* — C'est à propos de l'article 9 qu'a été discutée la question de la rétroactivité des retraites du régime de la loi de 1909. Si la loi n'avait pas prévu, sur ce point spécial, une dérogation expresse, comme elle exige une durée d'affiliation de vingt-cinq ans au nouveau régime, elle n'aurait pu jouer avant l'année 1935. Pour résoudre cette difficulté, l'article 9 dispose que les années de service antérieures au 1er janvier 1911 concourent dans le calcul du nombre des années minimum exigé pour que les agents aient droit, soit à une retraite normale, soit à une retraite proportionnelle du nouveau régime; mais seules les années postérieures au 1er janvier 1911 interviennent dans la détermination de la quotité de la pension à allouer.

Une distinction essentielle a été ainsi opérée entre les conditions prévues pour l'ouverture des droits des agents et les conditions prévues pour la liquidation de leurs droits. A la suite d'une question posée à la Chambre des députés, le 21 mars 1910, M. Millerand, ministre des Travaux publics, a démontré que la loi avait entendu limiter la rétroactivité à ce point spécial.

1032. La loi du 21 juillet 1909 avait prévu que le nouveau régime entrerait en vigueur le 1er janvier 1911. Les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

études très minutieuses auxquelles les compagnies et l'Administration ont dû procéder pour l'élaboration et l'approbation des nouveaux règlements n'ont permis à l'homologation ministérielle d'intervenir que le 30 décembre 1910. Afin de permettre à la loi de jouer à partir du 1er janvier 1911, les compagnies ont accepté de proroger de deux mois, c'est-à-dire jusqu'au 28 février 1911, le délai d'option des agents, délai qui régulièrement aurait dû expirer le 31 décembre 1910.

1032 *bis*. Une loi du 28 décembre 1911, complétant la loi de 1909 et connue sous le nom de loi sur la rétroactivité des retraites des agents de chemins de fer a décidé que les pensions liquidées à partir du 1er janvier 1911, ne pourraient, pour l'ensemble de leurs années de services antérieures au 1er janvier 1911, être inférieures à certains minima, calculés sur un taux différent suivant qu'il s'agira d'années d'affiliation ou de non-affiliation à un règlement de retraites; elle a prévu que, sauf autorisation spéciale, le supplément des charges en capital, ainsi imposé aux compagnies, sera obtenu par elles par des émissions d'obligations dont les charges seront prélevées sur le produit net du compte unique d'exploitation.

1033. Les chemins de fer secondaires d'intérêt général ne sont pas assimilés aux grands réseaux, en ce qui concerne le régime des retraites; la loi du 21 juillet 1909, ne leur est pas applicable.

Ils sont seulement soumis à la loi de 1890-1902 qui comporte pour eux l'obligation de soumettre leurs règlements de caisses de retraites, s'il en existe, à l'homologation ministérielle.

En fait, les plus importantes de ces Compagnies, chemins de fer départementaux, chemins de fer économiques, chemins de fer du Médoc, et chemins de fer du Sud de la France, versent au profit de leurs agents, des sommes représentant de 5 à 10 0/0 des salaires (1).

---

(1) Leurs règlements ont été homologués par le ministre : notam-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans le cours de l'année 1910, ont été votées deux dispositions législatives nouvelles qui sont communes au régime des retraites sur les chemins de fer secondaires d'intérêt général et d'intérêt local. Nous étudierons ces dispositions, dans le titre relatif aux chemins de fer d'intérêt local (1).

---

ment Médoc, 4 août 1908; Sud de la France, 30 décembre 1904 et 2 mars 1907; Chauny à Saint-Gobain, 9 mai 1903; Saint-Georges-de-Commiers à La Mure, 9 août 1908.

(1) V. *infra*, nᵉˢ 1422 et s.

Paris. — Imp. Paul Dupont (Cl.). Thouzellier, Dʳ.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires