

(1)

(N° 173.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 MAI 1876.

RÉVISION DU CODE DE COMMERCE ⁽¹⁾.

**Amendements présentés par MM. les Ministres des Travaux Publics
et de la Justice.**

TITRE VII.

DE LA COMMISSION.

SECTION III.

DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS ET DES VOITURIERS.

CHAPITRE I.

DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS ET DES VOITURIERS EN GÉNÉRAL.

ARTICLE PREMIER.

Le contrat de transport se constate par la lettre de voiture.
La lettre de voiture indique :
Le lieu et la date de l'expédition ;
Le nom et le domicile de l'expéditeur ;
Le nom et le domicile de celui à qui les objets à transporter sont adressés ;
Le nom et le domicile du voiturier ainsi que du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère s'il y en a un ;
La nature, la quantité et la marque particulière de la marchandise ;
Le délai dans lequel le transport doit être effectué ;
Le prix du transport ;
Elle est signée par l'expéditeur ou par le commissionnaire ;

(¹) Documents parlementaires de la Chambre des Représentants. — Session de 1870-1871, n° 14. — Annales, 15 mars 1872, p. 688. — Loi du 3 mai 1872.

La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire et par le voiturier, sur un registre coté et paraphé, sans intervalle et de suite.

ART. 2.

Le commissionnaire ou le voiturier est tenu d'insérer sur son livre-journal la nature et la quantité des objets à transporter.

ART. 3.

Il est garant de l'arrivée des objets à transporter dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors le cas de force majeure.

ART. 4.

Il est garant des avaries ou pertes des objets à transporter, à moins que les avaries ou la perte ne proviennent du vice propre de la chose ou de force majeure.

ART. 5.

Il est garant des faits du commissionnaire ou du voiturier intermédiaire auquel il adresse les objets à transporter.

ART. 6.

Ces objets, sortis des magasins du vendeur ou de l'expéditeur, voyagent s'il n'y a convention contraire aux risques et périls de celui à qui ils appartiennent, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport.

ART. 7.

La réception des objets transportés et le paiement du prix éteignent toute action contre le commissionnaire et contre le voiturier.

ART. 8.

En cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés par ordonnance au pied d'une requête, par le président du tribunal de commerce, ou, dans les cantons où il n'y a pas de tribunal de commerce, par le juge de paix.

Le dépôt ou sequestre et ensuite le transport dans un dépôt public peut en être ordonné.

La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier ou du commissionnaire jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport.

ART. 9.

Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier, à raison de la perte totale ou partielle, de l'avarie ou du retard dans la remise des objets à transporter sont prescrites après six mois pour les expéditions faites à l'intérieur de la

Belgique, et après un an pour celles faites à l'étranger : le tout a compter, pour le cas de perte totale, du jour où le transport aurait dû être effectué, et, pour le cas de perte partielle, du jour où la remise aura été faite; sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

CHAPITRE II.

DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

§ 1^{er}. *Dispositions générales.*

ART. 10.

L'administration de tout chemin de fer mis à la disposition du public, est tenue d'effectuer les transports de personnes, de marchandises ou de personnes et de marchandises, en vue desquels le chemin a été établi.

Toutefois les marchandises en destination d'une autre ligne ne doivent être acceptées, que si l'obligation en résulte soit de l'acte de concession, soit des tarifs et livrets réglant les services mixtes ou internationaux.

ART. 11.

Les prix et les conditions du transport sont fixes : sur les chemins de fer de l'Etat par une loi spéciale ou en vertu de cette loi, sur les chemins de fer concédés, par leur administration, dans les limites du cahier des charges, et sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

Toute modification aux prix ou aux conditions des transports ne peut être mise à exécution que quinze jours après sa publication, par la voie du *Moniteur*. Ce délai peut être réduit à vingt-quatre heures, lorsqu'il s'agit de transports internationaux.

ART. 12.

Il est interdit à toute administration de chemin de fer de conclure des traités particuliers dérogeant aux prix et conditions des tarifs publics.

ART. 15.

Le contrat de transport est conclu aux prix et aux conditions des tarifs et des règlements légalement publiés.

§ 2. *Des voyageurs.*

ART. 14.

Un règlement d'administration générale détermine les conditions d'admissibilité des voyageurs dans les trains.

ART. 15.

A défaut de représenter le billet de place dont il doit être muni, le voyageur peut être astreint à payer le double du

prix du tarif; s'il ne justifie pas de l'endroit où il est entré dans le train, il peut être tenu de payer le double du prix pour tout le parcours depuis le point de départ du train, le tout sans préjudice des peines comminées par la loi.

Si le voyageur prouve qu'il a perdu son billet, il ne doit payer que le prix du trajet qu'il a fait.

ART. 16.

En cas d'interruption du voyage ou de retard à l'arrivée, soit à destination, soit au lieu de correspondance, autrement que par suite d'un cas fortuit ou par le fait d'une administration étrangère, le voyageur a droit à des dommages-intérêts conformément au droit commun.

§ 3. *Des bagages et des marchandises.*

ART. 17.

Un règlement d'administration générale détermine les conditions auxquelles le voyageur a le droit de faire transporter ses bagages par le train où il est admis et quels sont les bagages qu'il peut garder avec lui.

L'administration n'encourt aucune responsabilité spéciale du chef de ces derniers.

ART. 18.

Il est délivré contre remise des bagages, un bulletin numéroté indiquant la date, les points de départ et de destination, le nombre de colis, le poids total, le prix perçu et, le cas échéant, les déclarations faites au vœu des articles 36 et 37.

ART. 19.

Les bagages sont remis au voyageur à l'arrivée du train en échange du bulletin.

ART. 20.

Un règlement d'administration générale détermine les marchandises qui peuvent être admises au transport et les conditions de cette admission. Il détermine également les transports pour lesquels une lettre de voiture n'est pas exigée.

ART. 21.

Dans le cas où la lettre de voiture n'est pas requise, les agents du chemin de fer enregistrent les déclarations verbales de l'expéditeur.

ART. 22.

L'administration est tenue de remettre à l'expéditeur, si celui-ci le demande, un récépissé constatant ses déclarations quant à la nature de la marchandise, le nombre de colis, le poids total, le jour et l'heure de l'acceptation, la destination,

le tarif aux conditions duquel le transport doit s'effectuer et, aux cas des articles 36 et 37, les déclarations de l'expéditeur.

L'administration ne répond que du nombre de colis et du poids total déclarés.

ART. 23.

Toute fausse déclaration qui a pour but ou pour conséquence de dissimuler l'importance du risque à courir par le chemin de fer, d'é luder l'application des taxes, de soustraire l'expéditeur à des mesures de précaution ou de police exigées par les lois et les règlements, donne lieu au paiement du double de la taxe applicable, sans préjudice aux pénalités comminées par les lois et aux dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ART. 24.

Si l'administration a des motifs sérieux de présumer une fausse déclaration, ou la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées ou prohibées au transport, elle peut faire procéder à l'ouverture des colis ou bagages, même de ceux que les règlements autorisent les voyageurs à garder auprès d'eux, soit contradictoirement avec l'expéditeur, le destinataire ou le voyageur, soit à l'intervention d'un officier de police judiciaire.

ART. 25.

L'administration est tenue d'opérer les transports de marchandises dans l'ordre où ils lui sont confiés, sauf les raisons de préférence qui seraient fondées sur l'intérêt public.

ART. 26.

Les règlements déterminent les délais dans lesquels doivent s'opérer :

- 1° L'acceptation des transports ou la mise des wagons à la disposition de l'expéditeur ;
- 2° Les transports ;
- 3° La remise des marchandises au destinataire.

Il ne peut être stipulé de délais pour l'acceptation des transports destinés à l'intérieur du pays que s'il s'agit :

- 1° D'expéditions par charge complète en service de petite vitesse ;
- 2° D'animaux vivants, de voitures ou d'objets exigeant l'emploi d'un matériel spécial expédiés même à grande vitesse et par charge incomplète.

Dans ces cas, le chemin de fer n'est pas tenu de recevoir la marchandise avant que le chargement puisse en avoir lieu.

ART. 27.

Lorsque le chargement ne peut se faire immédiatement, les demandes de transport sont constatées par leur inscription dans un registre spécial et, en outre, si l'expéditeur le

réclame, à l'aide d'un bulletin indiquant le jour et l'heure où elles sont remises au chemin de fer.

ART. 28.

Lorsque les marchandises doivent, selon les règlements, être déchargées par le destinataire, le chemin de fer peut, après l'expiration des délais réglementaires, faire procéder d'office au déchargement et même à la remise à domicile, aux frais, risques et périls de qui de droit.

ART. 29.

Les marchandises susceptibles d'une prompté détérioration peuvent, après l'expiration du délai fixé pour l'enlèvement, être vendues même de la main à la main, sans autre formalité que la constatation préalable de leur état par un officier de police judiciaire.

Le résultat de la vente est annoncé à l'expéditeur et au destinataire.

Dans tous les autres cas, si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, le chemin de fer doit se conformer à l'article 8.

§ 4. *De la responsabilité.*

ART. 30.

Tout refus ou retard, soit dans l'agrément des demandes de transport, soit dans la livraison du matériel, soit dans la remise des marchandises ou des bagages, toute perte ou avarie, oblige l'administration du chemin de fer à réparer, conformément au droit commun, le préjudice causé.

Sera considéré comme un cas de force majeure, la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic normal.

ART. 31.

Les tarifs ou règlements peuvent, dans les cas prévus ci-après, modifier, au profit du chemin de fer, les conditions et l'étendue de la responsabilité qui lui incombe.

ART. 32.

Il est permis au chemin de fer de stipuler qu'il ne répond ni des pertes ou avaries ni des risques auxquels sont exposés en cours de voyage :

1° Les animaux vivants ;

2° Les marchandises réglementairement considérées comme sujettes à avarie par leur nature propre ou par le seul fait du transport en chemin de fer ;

3° Les marchandises qui, à la demande formelle et écrite de l'expéditeur, sont transportées, soit par wagon découvert, alors que les règlements en prescrivent le chargement sur wagon fermé ou bâché, soit sans emballage ou avec embal-

lage insuffisant, alors que, à raison de leur nature, elles doivent être convenablement emballées ;

4° Les objets placés dans les voitures transportées ;

5° Les marchandises renfermées dans des wagons voyageant sous le plomb de l'expéditeur ;

6° Les marchandises qui, conformément aux règlements, sont convoyées par l'expéditeur ou ses préposés ;

7° Les marchandises dont le chargement a été fait par les soins de l'expéditeur.

Dans ce dernier cas, le chemin de fer peut, en outre, stipuler qu'il ne garantit pas le nombre de colis mentionné dans le récépissé ou dans la lettre de voiture.

ART. 33.

Lorsque les marchandises sont exposées à subir, pendant le transport, une diminution de poids, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est pas responsable du manquant, à concurrence d'une certaine quotité à déterminer par les règlements.

ART. 34.

Si le déchargement a lieu par les soins du destinataire, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est responsable ni des avaries ni du manquant dans le nombre de colis ou dans le poids des marchandises, à moins que les avaries ou le manquant n'aient été constatés contradictoirement avec les agents de l'administration au moment du déchargement ou de la remise du wagon au destinataire.

ART. 35.

Les stipulations de non garantie prévues par les articles précédents élèvent au profit de l'administration une présomption d'irresponsabilité qui ne peut être détruite, que par la preuve d'une faute à sa charge.

ART. 36.

L'expéditeur a la faculté, moyennant le payement d'une taxe proportionnelle, d'évaluer, au moment de l'expédition, le préjudice qu'il éprouverait pour la perte de la marchandise ou des bagages ou par le retard.

Il a droit, en cas de perte ou de retard, au montant de son évaluation, et, en cas d'avarie, à une somme égale au dommage, en prenant l'évaluation pour base.

S'il est établi que l'évaluation excède le dommage réellement éprouvé, l'indemnité est réduite au montant de ce dommage.

ART. 37.

A défaut d'évaluation du préjudice, les tarifs ou règlements peuvent limiter les dommages-intérêts :

1° En cas de perte, au remboursement de la valeur des bagages ou de la marchandise, d'après le prix courant du

commerce, au moment et au lieu où ils devaient être livrés, sous déduction des frais de transport non payés ;

2° En cas d'avarie, au payement d'une indemnité calculée d'après la valeur fixée comme il vient d'être dit ;

3° En cas de retard, à la restitution de tout ou partie du prix de transport.

Il peut être stipulé que les indemnités à allouer n'excéderont pas un maximum à déterminer par une loi spéciale.

Aucune indemnité n'est due si la perte, le retard ou l'avarie est la conséquence d'un cas fortuit, d'une force majeure ou d'une cause étrangère qui ne peut être imputée à l'administration.

ART. 39.

L'expéditeur ou le destinataire peut réclamer les marchandises ou les bagages retrouvés en restituant l'indemnité reçue du chef de la perte.

Il est déchu de cette faculté s'il a laissé passer sans réclamation plus de quinze jours à partir de celui où les marchandises ou les bagages lui ont été offerts par l'administration.

§ 5. *De la prescription.*

ART. 40.

Toutes les actions appartenant à l'expéditeur, au destinataire, au voyageur ou au chemin de fer, autres que celles réglées par l'article 9, sont prescrites par six mois à compter du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action.



ANNEXE.

Rapport de la commission instituée par arrêté royal du 1^{er} février 1872, pour la préparation d'un projet de loi sur la police des chemins de fer et sur les conditions réglementaires des transports.

FONDEMENT DE LA LOI.

Les obligations respectives de l'expéditeur ou du voyageur et du voiturier sont définies par la convention librement discutée et consentie par les parties. C'est seulement à défaut de convention que la loi intervient pour préciser les conditions générales et les conséquences naturelles du contrat de transport ou de louage de services.

L'expéditeur ou le voyageur et le voiturier, étant maîtres d'apporter à la loi tels tempéraments qu'il leur convient, sous la seule condition de respecter les principes d'ordre public et les bonnes mœurs (art. 6, code civil), l'application subsidiaire de la loi ne saurait amener de résultats contraires à la volonté des parties. Aussi, la loi peut se borner à l'énoncé de quelques règles admises généralement, dans tous les temps et dans tous les pays, et qui, à ce titre, participent presque du droit des gens.

La question se complique, si l'expéditeur ou le voyageur sont placés, à l'égard du voiturier, dans une position inégale, et si, par suite, la liberté des conventions n'est plus qu'apparente. C'est ce qui arrive, lorsque, au lieu de pouvoir choisir, à son gré, l'intermédiaire auquel il confie sa personne ou sa marchandise, le particulier est forcé de s'adresser à une entreprise de transports, qui se trouve en possession d'un monopole légal, ou tout au moins d'un monopole de fait, et d'accepter, à peu près, quelles qu'elles soient, les conditions qu'il plaît à cette entreprise de lui imposer.

Dans ce cas, le rôle de la loi est plus actif. Elle n'a plus seulement à suppléer à une convention que les parties ont été maîtresses de contracter, mais qu'elles se sont dispensées de conclure, parce que le droit commun leur suffisait. La loi doit constituer alors seule le contrat et en imposer les conditions aux parties, pour assurer à chacune d'elles une position égale et un traitement équitable. Pour ce cas aussi, on le comprend, la loi ne peut plus se borner à l'énoncé de quelques principes clairs, évidents, admis toujours et partout ; elle doit entrer dans les détails, se prêter aux nécessités différentes des divers modes de transport et faire, au besoin, fléchir le droit commun ou le renforcer, suivant les circonstances, pour ne pas imposer, soit à l'expéditeur ou au voyageur, soit au voiturier, un contrat onéreux ou même injuste.

Ces prémisses expliquent pourquoi le régime des entreprises de voitures

publiques a souvent fait l'objet de dispositions spéciales, émanées du législateur ou du Gouvernement, et pourquoi il paraît aujourd'hui nécessaire de préciser, par une loi particulière, les conditions des transports confiés au chemin de fer.

Les chemins de fer offrent, en effet, au public, des avantages si différents de ceux que présentent les autres modes de transport par terre, appellent si forcément à eux la clientèle, à une époque où le temps devient de plus en plus de l'argent, influencent si directement les prix de revient, et, à tous ces titres, ont acquis une telle puissance, qu'il est impossible de leur refuser le caractère d'un monopole de fait pour la plus grande partie des transports. Le public ne sait pas se passer du chemin de fer, et, la protection de la concurrence faisant défaut, il est obligé, si la loi n'intervient pas, de subir les conditions du chemin de fer, sans discussion ni liberté.

La spécialité de ce mode nouveau de transport amène, du reste, au point de vue des droits respectifs des parties, des conséquences dont le législateur doit tenir compte et qui n'ont pu être aperçues par lui, lorsqu'il a adopté les dispositions des articles 103 et suivants du code de commerce et des articles 1782 et suivants du code civil.

Une loi spéciale est donc nécessaire.

SYSTÈME GÉNÉRAL DE LA LOI.

A titre de loi spéciale, la loi projetée se réfère au droit commun pour tous les objets sur lesquels elle ne dispose pas.

La commission a cherché à s'écarter le moins possible des principes du code civil et du code de commerce. Dans quelques cas, elle a été obligée d'y déroger, par des motifs qui seront exposés au cours de ce rapport.

Le projet est étranger à la matière des concessions et aux droits des diverses exploitations de chemins de fer l'une envers l'autre (art. 113, 115 du projet). Ces objets sont réglés par des lois spéciales et par les conventions venues entre l'État et les concessionnaires ou entre les concessionnaires eux-mêmes. Le projet de loi est étranger également aux conditions de transport par les chemins de fer établies en vertu de l'art. 12 de la loi du 2 mai 1857 et par les chemins de fer dits américains (art. 114). Les chemins de fer industriels ne sont pas ouverts au service public ; quant aux chemins de fer dits américains, il n'est pas possible de les assimiler complètement aux chemins de fer ordinaires construits en vue du transport public des personnes et des choses. Si le législateur croit devoir s'occuper de ce nouveau service de voitures publiques, il devra en faire l'objet de dispositions particulières.

Il est inutile d'ajouter que le projet n'a pas en vue de régler les questions de tarifs. L'article 103 ne fait que rappeler, à cet égard, la législation existante.

Le projet n'avait non plus à s'occuper des règles de la compétence.

En un mot, la loi projetée n'a pour but que de déterminer les droits et les obligations respectifs du public et du chemin de fer, exploité, soit par l'État, soit par des compagnies particulières, à l'occasion du transport des marchandises, des voyageurs et des bagages.

Dans de nombreuses occasions, le projet délègue au Gouvernement, au

Ministre des Travaux Publics et même aux administrations des chemins de fer concédés, le soin de déterminer les détails d'organisation des divers services et les conditions du transport. Il n'en pouvait être autrement. Tout ce qui est essentiellement soumis à des variations, d'après les lieux, les temps et les circonstances, est du domaine du règlement, qui peut se modifier aisément, et non pas de la loi, dont la permanence est le caractère essentiel. Le projet devait aussi tenir compte, dans cette matière, du droit que les actes de concession accordent aux administrations de chemins de fer, de prendre, sous le contrôle du Gouvernement, les règlements pour l'exploitation de leurs lignes.

Lorsque le projet ne statue pas directement, il a soin, le plus souvent, de définir les pouvoirs qu'il délègue au règlement, soit en indiquant les bases et les limites des dispositions réglementaires, soit en défendant de déroger aux principes de la loi.

Au surplus, en ce qui concerne les objets importants, le projet exige un règlement d'administration générale, et les intérêts du public sont alors suffisamment garantis contre toute lésion, par la maturité et l'impartialité d'un acte essentiellement gouvernemental. Quant aux règlements relatifs à l'exploitation des chemins de fer de l'État, le projet stipule qu'ils seront arrêtés par le Ministre des Travaux Publics. Les règlements des chemins de fer concédés ne sont obligatoires que s'ils rentrent dans les conditions du cahier des charges et s'ils sont approuvés par le Ministre (art. 102 du projet). Dans ces deux cas, le public a la garantie de la responsabilité ministérielle.

Il trouve dans d'autres dispositions de la loi une garantie non moins précieuse. Les règlements, généraux ou particuliers, doivent, avant d'être mis à exécution, être publiés dans les formes que les articles 3, 64, 104, 105, 106 et 107 déterminent. Une publicité étendue facilite le contrôle de l'opinion et des pouvoirs constitués. C'est là un des principes fondamentaux de la loi.

Le système du projet peut donc se résumer ainsi :

Les conditions des transports par chemin de fer sont établies par la loi elle-même ou par des règlements pris en vertu de la loi, dans les limites et avec les garanties que nous venons d'indiquer.

Pour les moindres objets, comme pour les plus importants, l'autorité publique intervient, de telle manière que les particuliers sont certains de ne pas subir les exigences arbitraires des diverses exploitations de chemin de fer. Celles-ci feront leurs règlements, fixeront leurs tarifs, indiqueront au public les conditions auxquelles elles offrent d'opérer les transports ; mais ces tarifs et ces règlements devront être conformes à la loi et approuvés soit par arrêté royal, soit par arrêté ministériel.

Si, comme nous l'espérons, les dispositions du projet sont conçues de façon à protéger les divers intérêts engagés, il nous semble que nous aurons un progrès de plus à enregistrer dans notre législation nationale. Nous n'aurons été devancés, dans cette matière, que par un seul pays.

Le code de commerce, promulgué en Prusse dès 1861, contient un chapitre, spécialement consacré aux transports par chemin de fer, et ses dispositions régissent actuellement tous les pays de l'empire d'Allemagne. Les articles 422 à 451 du code allemand sont, du reste, loin de comprendre toute la matière

qu'embrasse le projet; ils ne sont relatifs qu'aux principes qui doivent régler la responsabilité du chemin de fer, en cas de perte ou d'avarie des objets transportés ou de retard dans leur expédition.

DIVISIONS PRINCIPALES DU PROJET.

Le projet est divisé en trois chapitres : le premier a pour objet les transports de marchandises ; le second s'occupe des voyageurs et des bagages ; les dispositions communes aux deux services sont placées dans le troisième chapitre.

Nous résumerons, aussi brièvement que possible, les motifs qui ont amené la commission à adopter les différents articles du projet.

CHAPITRE PREMIER.

TRANSPORTS DES MARCHANDISES.

SECTION PREMIÈRE.

Dispositions générales.

Dans cette section, le projet consacre les règles générales qui président à l'organisation de tout chemin de fer destiné au transport des marchandises.

Les trois services qui existent aujourd'hui, par exprès, à grande vitesse et à petite vitesse, doivent continuer à subsister (art. 1^{er}). L'expérience en a justifié l'utilité et le premier est même une création propre à la Belgique. Il ne peut dépendre d'une administration de chemin de fer de supprimer ou de suspendre l'un ou l'autre de ces services.

Les termes employés dans cet article ont, dans la langue industrielle, une signification si précise qu'il est inutile d'en donner une définition.

L'article 2 améliore le régime actuel, en imposant au chemin de fer, comme obligation stricte, ce qui n'était jusqu'ici pour lui qu'une simple faculté. Dans toutes les stations, où l'intérêt de l'industrie et du commerce paraît l'exiger, c'est-à-dire dans les localités ayant une population agglomérée de cinq mille habitants au moins, le chemin de fer doit organiser un service de camionnage, pour la prise et la remise des marchandises à domicile.

Les articles 1 et 2 abandonnent aux règlements d'administration générale ou aux règlements de chaque exploitation, d'après les distinctions consacrées par les articles 102 et 105, le soin de déterminer les taxes et les conditions d'admissibilité et de transport des marchandises. Les règlements, comme nous l'avons déjà fait observer, ne sont pas tout-puissants. Ils doivent être conformes aux lois de péages ainsi qu'aux actes de concession et ne peuvent contrarier les dispositions impératives ou prohibitives du projet.

Le public sera mis à même de se renseigner, à tout instant et de la manière la plus aisée, sur les conditions que lui fait l'administration. Pour compléter la publicité insuffisante du *Moniteur*, le projet exige celle de l'affiche ou du tableau dans chaque station.

L'article 3, en prévision d'une difficulté d'exécution, ajoute les mots « ou de toute autre manière ». Quel que soit le procédé dont le chemin de fer usera pour faciliter au public la connaissance de ses droits et de ses obligations, ce procédé devra être aussi satisfaisant que l'affiche ou le tableau et ne pourra donner lieu à aucune perception de taxe.

Le chemin de fer est un des leviers de la prospérité nationale. Le pays s'est imposé des sacrifices considérables pour créer les différentes lignes de son magnifique réseau. Qu'il soit exploité par l'État ou par des compagnies, le chemin de fer doit profiter, d'une manière égale, à tous ceux qui sont dans le cas de réclamer ses services. Les expéditions de même nature sont donc faites dans l'ordre des demandes, à moins que l'intérêt général, les nécessités de la défense nationale, l'obligation de parer à une calamité ou à un danger public, par exemple, ne justifient une dérogation à la règle. L'article 4 pose le principe; sa sanction se trouve dans les articles 7 et 8, et le moyen de constater les contraventions est fourni par l'article 11.

L'article 5 est une application importante des mêmes prémisses. Il prohibe, d'une manière absolue, les traités particuliers, c'est-à-dire les conventions de transport faites avec tel expéditeur déterminé, en dehors des prix et des conditions des tarifs publiés.

Les traités particuliers sont admis en Angleterre; ils l'ont été, dans certaines limites, en France; ils sont inconnus en Allemagne. Pratiques autrefois en Belgique par l'État, à titre d'essai et en vue de la réforme des tarifs, les traités particuliers sont aujourd'hui proscrits par l'administration. Le projet consacre ainsi l'état de choses actuel, non-seulement en Belgique, mais encore en France et en Allemagne.

La commission a considéré cette question comme définitivement jugée au point de vue industriel. En France, l'avis presque unanime des chambres de commerce a amené le gouvernement à introduire dans chaque cahier des charges la clause suivante : « Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou » plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formel- » lement interdit. » En Belgique, le conseil supérieur de l'industrie et du commerce a voté, à l'unanimité, dans sa session de 1862-1863, une proposition ainsi conçue : « Les traités particuliers constituent, en thèse générale, une exception » aux obligations imposées au chemin de fer au profit du public; l'emploi n'en » peut être admis qu'à titre d'essai. Les combinaisons qui seront reconnues de » nature à justifier une modération des prix de transport, doivent, après un » délai maximum d'un an, faire l'objet de tarifs spéciaux ou généraux, et » devenir ainsi accessibles à quiconque en voudra profiter. »

Si la loi n'a pas admis cette atténuation, c'est que la solution des questions de tarifs peut être aussi bien facilitée par des tarifs spéciaux, émis à titre provisoire pour un temps limité, que par des traités particuliers. Les uns, comme les autres, peuvent servir de coups de sonde et d'éclaireurs pour l'établissement des tarifs généraux, ou pour l'adoption définitive de tarifs spéciaux. La différence notable est que les tarifs spéciaux ne contrarient pas, comme le feraient les traités particuliers, les principes fondamentaux du projet, l'égalité de traitement que les

expéditeurs ont le droit de réclamer du chemin de fer et la publicité de tous les actes posés par les administrations en vue de lier le contrat de transport.

La commission a hésité davantage, sinon sur l'adoption du principe des tarifs spéciaux, au moins sur les restrictions qu'il fallait y apporter. La réduction des taxes offerte par le chemin de fer, pour attirer sur ses lignes de transports qu'il n'aurait pas eus sans cela, qu'il aurait eus moindres, qu'il n'aurait pas eus à telle époque de l'année, ou qu'il aurait dû effectuer à des conditions plus onéreuses, est, en définitive, favorable à un certain nombre d'expéditeurs. En se plaçant à ce point de vue, la commission était amenée à autoriser les tarifs spéciaux. Des inconvénients peuvent, il est vrai, résulter de certains tarifs spéciaux. Ils sont susceptibles de favoriser la concurrence d'une ligne de chemin de fer contre d'autres lignes ou contre les voies navigables, et cela dans des proportions peu équitables, d'accorder une prééminence à tel centre industriel au détriment de tel autre, de porter préjudice à la petite et à la moyenne industrie au profit de la grande industrie, ou même à l'industrie nationale au profit de l'étranger. Il n'est cependant pas douteux que, dans des cas nombreux, les tarifs spéciaux ont été très-avantageux à notre industrie et qu'il serait regrettable de les supprimer d'une manière absolue.

La commission a cru trouver une solution à la plupart de ces difficultés. Si elle admet le principe des tarifs spéciaux, elle prohibe toute condition exceptionnelle de tonnage, notamment la condition de donner au chemin de fer la totalité des transports, clause qui a été introduite quelquefois dans les tarifs en vue de faire la guerre aux voies navigables. La prohibition des clauses de tonnage exceptionnel empêche les tarifs spéciaux de déguiser des traités particuliers ; elle a également pour effet de protéger la petite industrie contre les établissements plus importants. Il ne faut pas aller cependant jusqu'à gêner ceux-ci dans leurs approvisionnements ou dans l'expédition de leurs produits. Aussi le projet autorise-t-il les transports par abonnement ou par train complet.

Pour le surplus, la commission trouve une protection efficace des intérêts légitimes dans l'obligation des compagnies de demander l'autorisation préalable du Ministre des Travaux Publics, dans la sollicitude gouvernementale et enfin dans le contrôle des Chambres.

Le dernier article de cette section fixe les jours et les heures auxquels les bureaux et les gares sont ouverts au public pour le trafic des marchandises. A l'exemple du *Règlement général des chemins de fer de l'empire d'Allemagne* (§ 11) et de l'arrêté ministériel français en date du 12 juin 1866 (art. 15), le projet autorise le chemin de fer à fermer ses bureaux et ses gares, les dimanches et les jours fériés, pour la présentation et l'enlèvement des marchandises transportées à la grande et à la petite vitesse. L'autorisation n'est pas étendue au service par exprès, qui doit être mis sur la même ligne que la poste et le télégraphe.

La fermeture facultative des gares, les dimanches et les jours fériés, est justifiée par les convenances et les habitudes du public ; elle permet aux administrations de donner quelques jours de repos à un plus grand nombre d'employés et d'ouvriers ; elle facilite le service en donnant un moyen de vider plus rapidement les stations et d'éviter ainsi les encombrements.

SECTION II.

Des demandes de transport. — Conditions et délais.

Nous avons jusqu'ici envisagé le chemin de fer dans ses rapports avec le public en général. La section actuelle du projet met l'administration en présence des expéditeurs qui, répondant aux offres faites par les tarifs et règlements, viennent en réclamer l'exécution par un transport déterminé.

Le chemin de fer est tenu, par le fait seul de sa création, d'accepter tous les transports ayant pour destination l'une de ses stations, si, du reste, la marchandise est admissible et si l'expéditeur se conforme aux conditions réglementaires (art. 7).

S'il en était autrement, si le chemin de fer pouvait, à son gré, accueillir ou repousser les demandes du public, il recueillerait à l'aise tous les bénéfices du quasi-monopole qui lui a été accordé, en exécutant les transports dans la proportion qui lui conviendrait et en laissant au public les mauvaises chances et les dommages provenant de l'interruption du service.

Le projet impose donc au chemin de fer une obligation stricte dont l'exécution peut être poursuivie par les intéressés et que sanctionne l'éventualité d'une condamnation à des dommages et intérêts (art. 16).

Le chemin de fer n'échappe à la responsabilité qu'en justifiant d'un cas de force majeure, ou en prouvant que les demandes de transport excédaient les limites du trafic sur lequel il devait compter (art. 8).

La force majeure et le cas fortuit sublévent de toute obligation (art. 1148, code civil). Les tribunaux apprécieront, dans chaque espèce, si le fait invoqué par l'administration présente les caractères exigés par la loi.

Une autre circonstance qui justifie le chemin de fer, c'est l'insuffisance du matériel, si on ne peut l'attribuer à la négligence ou à l'imprévoyance de l'administration. Ce n'est pas là un cas de force majeure, mais les conséquences pour le chemin de fer sont identiques et il ne serait pas équitable de les laisser à sa charge. Aussi la loi met-elle cette circonstance sur la même ligne que la force majeure.

La formule donnée par l'article 8 indique quand l'insuffisance du matériel pourra être invoquée par le chemin de fer : il faut qu'elle soit le résultat d'un accroissement de trafic tout à fait imprévu.

Ainsi une guerre qui éclate aux frontières ou même dans une contrée plus ou moins éloignée, une gelée tout à fait hâtive ou extraordinairement prolongée qui ferme les canaux, une inondation qui supprime le service d'autres voies ferrées, des événements économiques subits, tels qu'une récolte manquée, la reprise inattendue de telle ou telle industrie, ce sont là, entre autres, des circonstances qui peuvent faire arriver à une ligne des transports sur lesquels l'administration ne devait pas, ne pouvait pas compter et pour lesquels elle n'avait pas à préparer son outillage et ses installations.

Chaque fois, au contraire, que l'administration aura pu prévoir l'accroissement de son mouvement, elle ne sera pas admise à invoquer les proportions de son trafic passé, pour excuser l'impossibilité où elle se trouve d'accueillir les demandes actuelles de transport. Le temps ne lui aura pas manqué pour augmen-

ter son matériel, et elle est en faute pour ne s'être pas mise en mesure. On peut citer comme exemples des faits qui créent des transports nouveaux et qui cependant ne justifient pas une ligne de chemin de fer de l'insuffisance de son matériel : la création de nouveaux centres industriels, la construction de nouveaux affluents, routes, canaux, chemins de fer, la prospérité progressive et normale de l'industrie et du commerce, l'ouverture de nouveaux débouchés. Les conséquences de ces divers faits s'annoncent à l'avance, et le chemin de fer, s'il est un industriel attentif et prudent, a pu calculer l'importance qu'il devait donner à son matériel pour faire face à la situation nouvelle.

Il semble que le système de l'article 8 est conforme à l'équité et à la nature des choses. Il accorde au public des droits sérieux, sanctionnés par un recours éventuel aux tribunaux, sans imposer cependant au chemin de fer des obligations impossibles.

On ne reprochera pas à l'article 8 de se contenter d'une formule peu précise et de favoriser les discussions et les procès. Ce reproche s'adresserait plus à la matière qu'il s'agit de régler, qu'au projet lui-même. Indiquer d'une manière exacte ce qu'il faut de matériel au chemin de fer est une œuvre que l'on ne peut tenter et qui, une fois faite, si elle réussissait, serait bientôt à recommencer. L'importance des transports, leur nature, varient d'exploitation à exploitation, et le trafic de demain sera peut-être autre que celui d'aujourd'hui. Rien d'absolu, rien de certain, rien de définitif ne saurait être affirmé à ce sujet; donner une formule mathématique est impossible. La question est tout entière une question de fait et ne peut être tranchée que pour chaque espèce en particulier. C'est pourquoi, après avoir cherché longtemps à faire autrement et mieux, la commission a fini par adopter la disposition de l'article 8.

Nous ne sachions pas qu'ailleurs on ait trouvé une solution plus heureuse de la difficulté. Ce n'est certes pas dans le code de commerce allemand que nous la trouverons. Le chemin de fer, dit l'article 422 de ce code, ne peut refuser un transport, à moins que les moyens *réguliers* (*regelmässigen*) de transport ne soient insuffisants. Que sont ces moyens *réguliers*? Le code ne le dit pas. Le règlement général des chemins de fer de l'empire d'Allemagne ne le dit pas davantage, et il aggrave même la position faite au public par l'article 422 du code de commerce, en déclarant, dans son § 6, que l'obligation de transporter les voyageurs, animaux et marchandises est suspendue lorsque les moyens de transport *disponibles* (*vorhandenen*) sont insuffisants. Le public est ainsi complètement à la discrétion de l'administration, ou n'est défendu contre les abus que par l'intérêt même du chemin de fer à recueillir le plus de transports possible et par l'intervention éventuelle du pouvoir central. Dans le système du projet, l'obligation du chemin de fer d'accepter tous les transports qui lui sont demandés, dans les conditions de ses règlements, est une obligation civile, dont l'exécution peut être poursuivie par les intéressés et dont les tribunaux constatent l'existence et les limites.

Les articles 7 et 8 sont relatifs aux transports destinés à l'une des stations d'un chemin de fer, ou comme s'exprime le langage industriel, aux transports du service intérieur. Le projet s'occupe, dans l'article 9, des transports destinés

à l'une des stations d'un autre chemin de fer, soit belge, soit étranger, c'est-à-dire du service mixte et du service international.

L'obligation d'accepter de semblables transports ne peut exister, pour un chemin de fer, que si l'acte constitutif la lui impose, ou s'il s'y est engagé par ses tarifs ou ses livrets réglementaires. Dans l'un et l'autre cas, l'obligation a la même étendue que pour les transports en service intérieur, à moins qu'elle ne soit atténuée ou modifiée par le cahier des charges, les tarifs ou les livrets réglementaires.

Ainsi, en ce qui concerne le matériel, une compagnie dont le cahier des charges ne gêne pas la liberté peut déclarer qu'elle ne s'engage à exécuter les transports mixtes ou internationaux que si son matériel disponible est suffisant, ou s'il lui est fourni, par l'expéditeur ou par la ligne en correspondance, pendant tels mois de l'année, à l'exclusion des autres, etc., etc. Le chemin de fer pouvait se dispenser d'offrir au public de se charger des transports mixtes ou internationaux ; à plus forte raison peut-il limiter l'étendue de ses offres.

Il ne suffisait pas d'imposer au chemin de fer l'obligation d'accueillir les demandes de transport ; il fallait préciser dans quels délais celles-ci devaient être agréées. C'est l'objet des articles 12, 13, 14 et 15.

En ce qui concerne les transports internationaux, le chemin de fer est libre de stipuler dans ses règlements tels délais qu'il lui convient.

Quant aux transports destinés à une station belge, soit en service intérieur, soit en service mixte, le projet a cru devoir limiter le pouvoir des administrations. Les seuls transports pour lesquels un délai d'agrément puisse être stipulé par les règlements, sont les transports de marchandises par charge complète, en service de petite vitesse, et les transports d'animaux, de voitures ou d'objets exigeant l'emploi d'un matériel spécial. Tous les autres transports, c'est-à-dire ceux par exprès, ceux à grande vitesse, et même ceux à petite vitesse s'ils ne forment pas une charge complète, doivent être acceptés sans aucun délai.

Le motif de ce traitement différent est que, pour les transports de la première catégorie, le chemin de fer ne peut être tenu d'avoir, au jour même de la demande et dans chaque station, les wagons nécessaires à l'embarquement de charges complètes ou les voitures appropriées au transport des animaux, des voitures ou de certaines marchandises d'un genre spécial. Le délai d'agrément lui est nécessaire pour rassembler, sur un point donné, les moyens de transport. Quant aux expéditions par charge incomplète de la petite vitesse et aux expéditions par exprès ou à grande vitesse, le même motif n'existe pas ; le chemin de fer est à même, dans chaque station, de satisfaire de suite à toutes les demandes, soit par l'emploi du matériel propre à la station, soit en utilisant les trains qui y passent.

L'article 13 fixe à deux jours, au maximum, le délai pour l'agrément des expéditions de marchandises par charge complète, en service de petite vitesse, et des expéditions d'animaux vivants ou de voitures. Il autorise les règlements à porter ce délai au double, s'il s'agit de transports exigeant l'emploi de plus de cinq wagons ou d'un matériel spécial.

Il est à noter que, d'après l'article 14, si un expéditeur fait, le même jour, plusieurs demandes, et que celles-ci excèdent en totalité la charge de cinq

wagons, c'est le délai de quatre jours qui doit être appliqué, alors même que les destinataires seraient différents. S'il en était autrement, un expéditeur pourrait, à l'aide d'une manœuvre facile, accaparer du matériel, au détriment des autres expéditeurs.

Les délais dont il vient d'être question partent du moment même de la demande, et l'expéditeur trouve, dans l'article 11, les moyens de prouver l'heure à laquelle l'administration en a été avisée.

C'est, en effet, d'heure à heure que se calculent les délais maxima dont il s'agit, sans décompte aucun des heures de nuit ou des jours fériés. Le délai d'agrément n'est accordé au chemin de fer que pour le mettre à même de rassembler le matériel nécessaire, et les heures de nuit, ainsi que les jours fériés, peuvent également être utilisés dans ce but.

L'article 15 prolonge cependant le délai de vingt-quatre heures, s'il expire un dimanche ou un jour férié. Ces jours-là, le service des bureaux et des gares pouvant, d'après l'article 6, être suspendu, l'administration ne saurait être forcée de faire, à l'occasion d'une demande de transport dont le délai d'agrément expire un jour de fête, les démarches nécessaires pour aviser l'expéditeur de l'acceptation de la marchandise, pour recevoir celle-ci ou pour délivrer le matériel.

Si l'on tient note que les délais indiqués ci-dessus ne sont que des délais maxima, que ces délais sont stricts, ont pour point de départ l'heure même de la demande, ne sont pas suspendus la nuit ni les jours fériés, et n'admettent aucun tempérament du chef d'encombrement ou d'insuffisance du matériel, sauf dans les conditions prévues à l'article 8, on reconnaîtra que le projet réalise un progrès sur les règlements en vigueur. (*V.* régl. de service intérieur de l'État, art. 7 et 15.)

Le règlement général des chemins de fer de l'empire d'Allemagne n'indique pas de délai pour l'agrément des demandes de transport. Il se borne à dire que le délai de voyage commence à l'heure de minuit qui suit l'apposition du timbre sur la lettre de voiture (§ 12). Il faut mettre cette partie du règlement en rapport avec le § 6, d'après lequel le chemin de fer peut refuser les transports, si les moyens disponibles sont insuffisants.

Le public a un grand intérêt à voir prévaloir le système des articles 7 et 8 du projet. Mais il faut reconnaître que ce système, très-rigoureux, doit, à péril de rendre impossible ou ruineuse l'exploitation des chemins de fer, être appliqué avec mesure et précaution. Les délais modérés, qui font l'objet des articles 12 et 13, sont la condition pratique des articles 7 et 8.

Comme nous venons de le dire, la violation de l'obligation imposée au chemin de fer d'agrément les demandes de transport dans les délais fixés par les règlements, conformément à la loi, ouvre à la partie lésée une action en dommages-intérêts.

L'article 16 pose le principe et l'applique au cas le plus grave, celui où soit le refus, soit le retard du chemin de fer a fait manquer définitivement le contrat.

Qu'advient-il si, les délais expirés, le chemin de fer offre de se charger de la marchandise et si l'expéditeur y consent? Deux hypothèses peuvent se présenter. La marchandise arrive à destination dans les délais réglementaires, le chemin de fer ayant mis dans le voyage une activité qui compense la tardivité de l'expédition. Le propriétaire de la marchandise n'a subi aucun préjudice, il n'a droit à aucune indemnité. L'article 17 a, du reste, soin de dire que les délais du

voyage commencent alors à courir, non pas de la déclaration tardive du chemin de fer, mais bien du jour de l'expiration du délai d'agrément, s'il s'agit de transport par charge complète en service de petite vitesse, d'animaux vivants, de voitures ou d'objets exigeant l'emploi d'un matériel spécial, et du jour de la demande pour les autres transports.

Un second cas peut se présenter. Le retard de l'expédition a été tel, ou la célérité du voyage a été si peu augmentée, que la marchandise arrive au destinataire après l'expiration des délais réglementaires. Comment les dommages-intérêts se calculeront-ils ? Le dernier paragraphe de l'article 17 accorde, avec raison, à l'expéditeur l'indemnité à laquelle il est en droit de prétendre en vertu des dispositions du projet relatives au retard dans la délivrance, dispositions dont nous aurons à justifier les motifs, lorsque nous examinerons la section VI du chapitre premier.

Il nous reste à parler de deux articles appartenant à la section II.

Conformément aux règlements existants et au règlement général des chemins de fer de l'Allemagne (§ 10), l'article 10 du projet refuse au public la faculté de déposer dans les gares les marchandises dont le chargement ne peut avoir lieu immédiatement. L'expérience qu'on a faite en France de l'usage contraire en a démontré les nombreux inconvénients.

L'article 18 accorde aux expéditeurs industriels un droit qu'on a souvent réclamé en leur nom, celui d'employer leurs propres wagons. Nous sommes loin d'être persuadés que cette innovation passe jamais sérieusement dans la pratique des chemins de fer. En Angleterre, on a reconnu les défauts de ce système, et la tentative essayée en Belgique, par l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, n'a pas, jusqu'ici, produit de résultats. Quoi qu'il en soit, la circulation des wagons privés peut, dans certaines circonstances, suppléer à l'insuffisance du matériel des lignes de chemins de fer et ne présente pas d'inconvénients, si des prescriptions réglementaires convenables, prises par arrêté royal, assurent la régularité du service et la sécurité du voyage.

Le paragraphe final de l'article 18 réserve, comme de raison, aux chemins de fer concédés le droit de fixer les dégrèvements de taxes que les expéditeurs pourront réclamer du chef de l'emploi de leur propre matériel roulant.

SECTION III.

Du transport et de la délivrance. — Délais.

La demande de transport étant accueillie, il s'agit de faire arriver à destination la marchandise dont le chemin de fer s'est chargé. La section III s'occupe des divers délais endéans lesquels doivent s'opérer la prise à domicile, le voyage jusqu'à la gare d'arrivée et la délivrance au destinataire.

Conformément au système général de la loi, l'article 19 laisse aux règlements de chaque exploitation le soin de déterminer ces divers délais, mais les articles suivants indiquent les maxima que les administrations ne peuvent dépasser, au moins pour les expéditions à l'intérieur du pays. En ce qui concerne le service international, les compagnies conservent une pleine liberté. Nous avons déjà fait ressortir les motifs de la distinction qu'il faut établir entre le service international

et les deux autres services. Les compagnies étrangères qui doivent coopérer au transport échappent, du reste, à l'action de la loi belge.

Il nous paraît superflu de faire le commentaire de chacun des articles de la section III. La portée et les motifs de la plupart de ces dispositions s'apprécient facilement. Nous pouvons nous borner à montrer, par quelques exemples, que le projet améliore l'état actuel des choses et accorde au public des avantages égaux, ou même supérieurs, à ceux dont il jouit dans les autres pays.

Le service par exprès, pratiqué en Belgique seulement, reste ce qu'il est actuellement. La célérité de l'expédition et de la délivrance ne laisse rien à désirer. L'article 20 autorise l'administration à excepter de ce service quelques trains internationaux et les trains spéciaux. L'extrême rapidité des uns, l'organisation particulière des autres les rendent impropres à un service de marchandises.

Pour le service de la grande vitesse, le délai maximum du voyage est de vingt-quatre heures, si la distance à parcourir n'exécède pas 150 kilomètres et, de trente-six heures pour toutes les distances plus grandes. (Art. 25.)

Quant à la petite vitesse, et d'après la même distinction, le délai est de deux ou de trois jours. (Art. 24.)

En cas de service mixte, les délais de voyage sont, à cause des nécessités de transbordement ou de reconstitution des trains, augmentés de douze heures pour la grande vitesse et de vingt-quatre heures pour la petite vitesse. (Art. 25.)

Si l'on compare ces délais, qui sont des délais maxima, imposés rigoureusement et, dans tous les cas, avec les délais appliqués en Allemagne, en Autriche, en France et en Italie, on verra que le projet n'a pas accordé au chemin de fer des facilités trop grandes.

Le § 12 du règlement général des chemins de fer de l'Allemagne, dont les règlements autrichiens se sont approprié la disposition, consacre à peu près les mêmes délais que ceux du projet.

En France, les expéditions à grande vitesse sont encore confiées aux trains de voyageurs. Ce service correspond ainsi plutôt à notre service par exprès qu'à notre service à grande vitesse. Celui-ci ne se fait plus, en effet, que par des trains de marchandises, organisés d'une manière particulière, à la complète satisfaction du public. (Art. 25.) Il serait donc injuste de mettre en regard les délais fixés, en France, pour la grande vitesse et ceux que nous proposons pour un service tout autre, quoique portant le même nom. En ce qui concerne la petite vitesse, la durée du trajet est fixée par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, à vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres. Il faut y ajouter un délai de transmission, d'un jour ou de trois jours, pour chaque point d'échange, suivant que les exploitations en relation ont ou n'ont pas une gare commune.

D'après le projet, le délai est de deux jours, il est vrai ; mais il s'applique aux parcours de 150 kilomètres et il n'est augmenté que de vingt-quatre heures pour toutes les autres distances, quelque longues qu'elles soient.

En France, comme en Allemagne, les délais de trajet sont, du reste, comptés pour chaque exploitation séparément. D'après le projet, un délai maximum unique est imposé à tous les transporteurs qui sont liés par des conventions de service mixte, sauf à eux à s'entendre pour le partage de ce délai. Celui-ci ne

recommence donc pas à courir, comme en France et en Allemagne, après chaque point d'échange, ce qui est de nature à augmenter, en général, la durée du délai total.

Si l'on prend le règlement de la compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie, approuvé par le Ministre des Travaux Publics, le 22 décembre 1871, on sera convaincu que la comparaison ne nous est pas, de ce côté, plus désavantageuse que du côté de la France, de l'Allemagne et de l'Autriche.

Les articles 21, 22 et 26 indiquent des délais équitables pour la prise à domicile, la remise au destinataire ou l'avis d'arrivée.

Les articles 27, 28 et 29 disposent pour des cas exceptionnels.

Le délai de remise à domicile est augmenté, par le premier de ces articles, au moins pour les marchandises expédiées à grande vitesse, parce que le chemin de fer, en répondant à la demande du destinataire, lui accorde une faveur à laquelle il n'avait pas droit en vertu du contrat, et qui ne peut préjudicier aux transports obligatoires du camionnage.

L'article 28 délègue aux règlements le soin de fixer les délais de prise et de remise à domicile des expéditions par charge complète, en service de petite vitesse. C'est là un camionnage tout exceptionnel, et quelquefois difficile, exigeant souvent des véhicules d'un genre spécial et, en tous cas, des véhicules nombreux. La loi, ne pouvant prévoir tous les cas et toutes les difficultés, a dû laisser à l'administration la liberté de fixer le délai.

L'article 29 est motivé par une raison analogue. Le délai supplémentaire accordé au chemin de fer, pour le transport de la marchandise du bureau intérieur, où elle a été reçue, jusqu'à la gare de départ, doit varier de localité à localité et quelquefois de bureau à bureau, dans la même localité, d'après l'importance du trafic. L'institution des bureaux intérieurs des villes est une faveur accordée par le chemin de fer au public, et il n'est que juste de laisser à l'administration l'appréciation des délais nécessaires pour cette espèce de transbordement.

Les articles 30, 31 et 32 indiquent les règles générales d'après lesquelles le calcul des délais doit se faire.

Si, d'un côté, le chemin de fer est constitué en retard par la seule échéance des délais, sans mise en demeure préalable, il n'est en défaut que si la marchandise n'est pas délivrée au temps voulu. Le seul droit du destinataire est d'avoir la marchandise au moment indiqué par le contrat. Peu lui importe que tel ou tel délai spécial ait été dépassé, si le délai total a été respecté.

Les délais de voyage, de prise à domicile et de délivrance au destinataire, sont calculés chacun d'heure à heure, sans décompte des heures de nuit et des jours fériés, conformément au § 1^{er} de l'article 15. Si, cependant, le délai total expire un jour férié ou pendant la nuit, il est prolongé de vingt-quatre heures pour le premier cas, de douze heures pour le second. Il est impossible au chemin de fer d'opérer la délivrance pendant la nuit, et le projet lui accorde la faculté de fermer ses bureaux et ses gares les jours fériés (sauf pour le service par exprès), ce qui peut l'empêcher aussi de faire la délivrance au destinataire.

SECTION IV.

Du chargement, du déchargement ou de l'enlèvement des marchandises.

Les relations établies entre le chemin de fer et l'expéditeur imposent à celui-ci, ou au destinataire, pour qui l'expéditeur stipule, des obligations diverses, au sujet, notamment, du paiement des taxes, des emballages, des documents qui doivent accompagner les marchandises, du chargement, du déchargement et de l'enlèvement de celles-ci, dans certains délais, etc., etc.

L'article 1^{er} du projet, dont nous avons exposé la portée et les motifs, donne aux administrations de chemins de fer le droit de régler ces divers objets, en se conformant, il est inutile de le répéter, aux lois de concession et de péages et à la loi projetée.

Les dispositions de la section IV ont pour but de préciser dans quelles limites les règlements doivent se renfermer, en ce qui concerne les obligations qu'ils imposent à l'expéditeur ou au destinataire, à l'occasion du chargement, du déchargement ou de l'enlèvement des marchandises.

L'article 53 permet aux administrations de déterminer les délais accordés à l'expéditeur ou au destinataire pour chacune de ces opérations. Il autorise également les administrations à fixer les taxes supplémentaires ou amendes que motive le non emploi du matériel demandé par l'expéditeur, le retard qu'il apporte à charger les wagons, si l'obligation du chargement lui incombe, ou à livrer la marchandise au chemin de fer, si cette obligation est imposée à ce dernier, et enfin le retard mis par le destinataire à décharger ou à enlever la marchandise.

Le projet ne pouvait, en suivant un système analogue à celui qu'il a adopté pour les délais d'agrément des demandes de transport et les délais de voyage, fixer le minimum de ceux accordés à l'expéditeur ou au destinataire. La matière échappe à la loi par ses détails et son caractère variable.

Il en est de même en ce qui concerne les taxes supplémentaires.

Le public n'a à redouter ni vexation ni exploitation. Les règlements qui fixeront les délais et les taxes en question, doivent émaner du Ministre des Travaux Publics ou être approuvés par lui, et ils reçoivent la publicité la plus étendue. On a ainsi une double garantie que les délais et les taxes seront déterminés d'une manière équitable.

L'article 54 dispose pour un cas qui se présente fréquemment, aux époques de l'année où le trafic est le plus considérable et où, par conséquent, le chemin de fer est obligé d'utiliser son matériel de la façon la plus active. Si le destinataire est en retard d'opérer le déchargement des wagons, le chemin de fer aura la faculté de faire procéder d'office au déchargement et à la remise à domicile, non-seulement aux frais du destinataire en faute, mais même à ses risques et périls. Le destinataire ne pourra réclamer aucune indemnité du chef des avaries dont l'opération du déchargement aurait été la cause, sauf en cas de dol ou de faute établie à charge de l'administration ou de ses agents.

L'article 55 rappelle la disposition de l'article 106 du code de commerce, trop souvent mis en oubli par les administrations de chemins de fer. Le projet entend que les règlements ne puissent y porter aucune dérogation, sauf dans un cas dont

nous parlerons ci-après. Si la délivrance ne peut avoir lieu, parce que le destinataire n'est pas trouvé, parce qu'il refuse la marchandise, ou pour tout autre motif, le voiturier reste chargé de l'objet du transport. Il en a la garde et il en demeure responsable. L'article 106 du code de commerce lui donne un moyen d'échapper à ces conséquences. Ce moyen garantit les intérêts de toutes les parties, il n'offre aucune difficulté pratique, et il n'y a aucune raison de ne pas l'imposer au chemin de fer, s'il veut se libérer de ses obligations de gardien et de dépositaire de la marchandise.

Il est à observer que le chemin de fer n'aura guère à faire usage de l'article 106 que dans le cas où la nature de la marchandise l'exposerait à une responsabilité dangereuse. Les instructions de l'expéditeur, qu'il est obligé d'aviser de tout événement qui empêche la délivrance, le dispenseront, la plupart du temps, de recourir aux formalités du code de commerce. Ce que le projet n'admet pas, c'est que le chemin de fer introduise dans ses règlements une clause quelconque ayant pour but de le libérer de ses obligations, en dehors des conditions de l'article 106 du code de commerce.

L'article 35 du projet admet cependant une exception pour le cas où la marchandise en souffrance est susceptible d'une prompt corruption. Il y a un intérêt d'hygiène à faire disparaître immédiatement des magasins une semblable marchandise. Tout retard serait, du reste, préjudiciable à l'expéditeur ou au destinataire lui-même. Le chemin de fer pourra faire procéder à la vente, sans autre formalité que la constatation préalable de l'état de corruption de la marchandise par un officier de police judiciaire. Le projet n'impose pas au chemin de fer une forme déterminée pour la vente. Il devra agir au mieux des intérêts de l'expéditeur dont il est le mandataire.

Il n'est peut-être pas inutile de noter que le projet laisse intacts le décret du 13 août 1810 et la loi du 28 février 1860, qui attribuent au domaine, après un délai de six mois, les objets abandonnés dans les gares, sous réserve du droit des intéressés de réclamer, pendant deux ans, le produit de la vente.

SECTION V.

Du contrat de transport.

Cette partie du projet détermine comment se parfait le contrat de transport et comment il se constate.

Le contrat de transport est un contrat réel, en ce sens qu'il suppose la remise effective au voiturier de l'objet à transporter (arg. 1782-1785. C. civil. PARDUSSUS nos 542, 546. BÉDARRIDE. *Comm. du code de commerce*, t. I, n° 258. ALAUZET, t. I, n° 459). Aussi l'article 36 du projet dit-il que le contrat entre l'expéditeur et le chemin de fer se parfait par la délivrance et l'acceptation de la marchandise.

L'article ajoute que le contrat est conclu aux conditions des tarifs et règlements légalement publiés. Il ne peut en être autrement, puisque l'article 5 prohibe toute convention particulière. Il va de soi que les règlements, pour obliger l'expéditeur, doivent, en sus de leur publication régulière, être conformes aux dispositions de la loi projetée.

L'article 56 tranche d'une manière définitive, dans le sens de l'article 1786 du code civil et de la jurisprudence constante de la Cour de cassation et des cours d'appel, la controverse qui s'est établie sur le caractère obligatoire des règlements d'exploitation des chemins de fer de l'État et des compagnies concessionnaires. L'absence d'un texte légal, donnant force et vigueur à ces règlements, mettait la jurisprudence dans le cas de les considérer au moins comme ayant une valeur contractuelle, et de supposer le consentement des expéditeurs. Ceux-ci protestaient qu'ils n'avaient pas entendu traiter sur le pied des conditions fixées par le chemin de fer et qu'ils en avaient même ignoré l'existence ou la portée. Ces difficultés ne se reproduiront plus ; le texte légal, qui manquait, se trouve dans l'article 56. La loi impose aux deux parties, comme loi contractuelle, les règlements pris légalement par le Gouvernement et par les administrations particulières, sous le contrôle de celui-ci. Le public ne peut pas plus prétexter d'ignorance, en ce qui concerne ces règlements, qu'il ne pourrait le faire à l'égard de la loi elle-même.

Les articles 57 et 58 prévoient, sans exclusion tout autre mode de preuve, trois moyens de constater le contrat : la lettre de voiture, les livres et registres que les chemins de fer, comme tout voiturier, doivent tenir en vertu de l'article 1783 du code civil et de l'article 96 du code de commerce, et enfin, le récépissé délivré à l'expéditeur.

La lettre de voiture ne saurait être, en pratique, exigée pour les petites expéditions, et il est même quelquefois difficile de réclamer un document écrit quelconque, lorsqu'il s'agit d'ouvriers, cultivateurs et petits marchands. Les déclarations verbales de celui qui présente les colis sont alors acceptées par les agents du chemin de fer et consignées immédiatement dans les registres.

Il peut se faire que l'administration ait des motifs de suspecter la sincérité de celles de ces déclarations qui ont pour objet la nature des marchandises, et de craindre une fraude ayant pour but, soit de faire admettre au transport des marchandises inadmissibles, ou admissibles seulement à certaines conditions, soit d'obtenir le bénéfice de taxes non applicables. Dans ce cas, le chemin de fer peut exiger une déclaration signée de l'expéditeur ou, à défaut de ce document, refuser le transport. Il ne faut pas, en effet, que, plus tard, si les soupçons de l'administration prennent de la consistance, l'expéditeur vienne prétendre que les agents du chemin de fer ont mal compris, ou mal reproduit dans les registres, ses déclarations verbales, et qu'il oblige ainsi l'administration à des preuves difficiles.

Dans tous les cas, le chemin de fer est tenu de remettre à l'expéditeur, si celui-ci le demande, un récépissé constatant la remise de la marchandise et indiquant les divers éléments de la convention. L'expéditeur obtient, de cette manière, un document qui le dispense, en cas de contestation, d'avoir recours à d'autres devoirs de preuve. Le récépissé est obligatoire dans tous les cas, même s'il y a lettre de voiture, car celle-ci est confiée au voiturier, avec la marchandise, et l'expéditeur n'a en mains aucune preuve écrite à lui opposer. Si le chemin de fer se décide, à l'exemple des exploitations de l'Allemagne, à établir les lettres de voiture en double et à remettre à l'expéditeur un des exemplaires revêtu du visa ou du timbre de l'administration, cet exemplaire tiendra évidem-

ment lieu du récépissé dont parle l'article 38, à condition qu'il porte toutes les énonciations exigées par cet article.

Ce que nous venons de dire suppose que les marchandises sont présentées par l'expéditeur aux bureaux du chemin de fer et acceptées par celui-ci, de manière que le contrat est définitivement conclu. Une difficulté se présente si les marchandises sont enlevées à domicile par le service du camionnage. Les ouvriers, qui procèdent à cette opération, n'ont pas mandat d'accepter définitivement la marchandise au transport ; ils ne sauraient ni vérifier les déclarations de l'expéditeur, ni lui délivrer le récépissé, dont il est parlé à l'article 38. Il est cependant bien désirable que l'expéditeur ne soit pas obligé de suivre aveuglément la foi du service du camionnage, et qu'il puisse obtenir un document quelconque constatant l'enlèvement de ses colis. L'article 39, comblant une lacune de la pratique actuelle des chemins de fer, indique comment il est donné satisfaction aux exigences légitimes de l'expéditeur, sans mettre le chemin de fer à sa discrétion. Les bureaux auxquels les demandes de prise à domicile seront parvenues, dresseront d'avance, à l'aide des éléments de la demande, des bulletins que les agents du camionnage remettront à l'expéditeur, en échange des marchandises. L'article 39 qualifie ces bulletins de provisoires, parce qu'ils n'ont pas la valeur probante du récépissé de l'article 38 ou des mentions consignées aux registres de l'administration, d'après l'article 37. Ils ne constatent, en définitive, que deux choses : le moment de l'enlèvement des colis et le nombre de ceux-ci. Quant à la nature et au poids de la marchandise, ils ont la valeur de simples renseignements, puisque l'administration peut en vérifier l'exactitude seulement lorsque les colis seront arrivés à la gare. Si l'expéditeur veut avoir en mains la preuve complète du contrat, il devra réclamer à la station le récépissé prévu par l'article 38.

L'article 41 tient compte du mode de calcul des taxes et de la circonstance que le chemin de fer ne vérifie et ne doit vérifier que le poids total et le nombre des colis, pour déclarer inopérantes, à son égard, les déclarations de la lettre de voiture, relatives à la mesure ou à la contenance.

Les articles 42 et 43 prévoient le cas de fausses déclarations, contenues dans la lettre de voiture, dans le document spécial prévu au § 2 de l'article 37, comme dans tout autre document, émané de l'expéditeur ou dressé à sa demande, ce qui est le cas du premier paragraphe du même article.

Les arrêtés royaux des 22 mars 1842, 19 mai 1843, 26 janvier 1847 et 31 août 1868, pris en vertu de la loi du 12 avril 1855, érigent les fausses déclarations en délit, punissable des peines comminées par la loi du 6 mars 1818, et autorisent l'administration à faire procéder à l'ouverture des colis.

Le projet avait à se préoccuper des fausses déclarations, non pas au point de vue de la répression, mais à celui du contrat de transport, dont elles constituent la violation. C'est pourquoi il s'est approprié, en partie, et avec certaines modifications, les dispositions des arrêtés royaux que nous venons de rappeler.

Le projet consacre, par son article 43, le droit de l'État et des compagnies de procéder à l'ouverture des colis, à tout moment, au départ, à l'arrivée ou pendant le voyage. L'examen des colis doit avoir lieu, contrairement avec l'expédi-

teur ou le destinataire et, en cas de refus ou d'absence de l'un et de l'autre, à l'intervention d'un officier de police judiciaire.

Les administrations ne peuvent transformer le droit, que l'article 43 leur accorde, en œuvre de vexation. Il faut qu'elles aient, dit le projet, des motifs sérieux de présumer une fausse déclaration. Si l'exercice du droit dégénérerait en abus, les articles 1382 et 1384 du code civil fourniraient aux intéressés une action en dommages et intérêts, contre les agents en faute et les compagnies ou l'État responsables.

L'article 43 ne dit pas que, en cas de constatation d'une fausse déclaration, le transport n'est pas opéré ou n'est pas continué. La commission a estimé que cette mesure n'est jamais exigée par l'intérêt des exploitations et que, dans certaines circonstances, elle imposerait à l'expéditeur un préjudice disproportionné à la faute qu'il a commise. Du silence de la loi, il faut donc conclure que le chemin de fer ne peut laisser la marchandise en souffrance, soit à la station de départ, soit à une station intermédiaire.

Mais cela n'est admissible que pour le cas d'une fausse déclaration proprement dite, c'est-à-dire d'une déclaration ayant pour but ou pour effet d'altérer la juste application des taxes au préjudice du chemin de fer. S'il s'agit de la découverte de matières nuisibles ou dangereuses, dont les règlements prohibent le transport, ou le subordonnent à certaines conditions, le chemin de fer ne peut commencer ou continuer le transport; il contreviendrait alors lui-même aux règlements qui ont pour but d'assurer la sécurité des trains et qui sont fondés sur des motifs d'ordre public.

L'article 42 donne la définition de la fausse déclaration. La fraude du déclarant n'en est pas un élément nécessaire. Il ne pourrait échapper à l'application de la loi, en invoquant l'erreur, l'absence de vérification, l'ignorance des règlements ou des tarifs. Il avait le devoir, avant de faire sa déclaration, de vérifier la composition des colis, et il avait le moyen de se renseigner sur la portée des règlements et des tarifs. Le dommage que le chemin de fer a éprouvé, ou auquel il a été exposé, est le même, dans les deux cas, et doit donner lieu, dans les deux cas, à l'application de l'espèce d'amende civile consacrée par l'article 42. Cet article met sur la même ligne la déclaration intentionnellement fausse et la déclaration simplement fausse, celle dont la violation des règlements est le but, comme celle dont la violation est la conséquence. Au point de vue pénal, il y aurait lieu de distinguer entre le dol et la faute du déclarant : cette distinction ne serait pas justifiée pour l'application de l'article 42 qui n'a que des fins civiles.

SECTION VI.

De la responsabilité du chemin de fer en cas de perte, d'avarie ou de retard.

Nous sommes arrivés à l'une des parties les plus importantes du projet. La matière de la responsabilité des chemins de fer, en cas de perte, d'avarie ou de remise tardive des objets transportés, a donné lieu à de vives controverses. Les chemins de fer ont modifié par leurs règlements les conditions de la responsabilité qui incombe au voiturier d'après le code civil et le code de commerce. Le public a contesté le caractère obligatoire des règlements et la validité des clauses qui

avaient pour but de déroger à la loi. La controverse a été d'autant plus vive que l'intérêt des chemins de fer et celui du public sont plus opposés, celui-ci voulant obtenir la pleine garantie de l'arrivée des marchandises à temps et en bon état, sans tenir compte d'aucune des circonstances qui paraissent justifier une atténuation de la responsabilité, notamment la grande modération des tarifs, les hasards et les dangers tout particuliers aux transports par voie ferrée ; le chemin de fer, de son côté, aux prises avec les conditions difficiles ou onéreuses que le public voulait lui imposer, cherchant à amoindrir sa responsabilité, et, dépassant quelquefois la mesure, au moins dans la forme, allant ou paraissant aller jusqu'à la supprimer. Ces discussions ont été la cause principale du projet de loi que la commission a été chargée d'élaborer.

Nous ne nous dissimulons pas les difficultés de la matière et nous n'avons pas davantage l'espoir que le résultat de nos délibérations satisfera complètement, ni le public, ni les administrations de chemins de fer. Ici, comme dans beaucoup de circonstances, la vérité et l'équité sont dans les termes moyens ; mais les intérêts sont exigeants et réclament chacun des solutions absolues ou exclusivement favorables.

Nous rappellerons brièvement les principes du droit commun, en ce qui concerne la responsabilité du voiturier. Nous indiquerons ensuite les dérogations que nous avons admises à ces principes, et nous chercherons à en justifier l'opportunité par des motifs tirés de la matière elle-même et par l'exemple des législations étrangères.

La jurisprudence de la Cour de cassation et des cours d'appel de Belgique a donné d'avance à nos propositions une approbation précieuse. Les cours françaises, au contraire, les ont presque toujours condamnées. Nous l'avons déjà dit, la matière se complique, aussi bien en France qu'en Belgique, d'une question de légalité, que supprime l'article 56 du projet, celle de savoir si, en l'absence d'un texte légal, les administrations de chemins de fer ont le droit d'imposer au public leurs règlements comme base du contrat de transport. La solution négative, donnée à cette question préalable par les cours de France, les amenait nécessairement à refuser l'application des clauses dérogatoires introduites dans les règlements.

Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas à discuter ici une question de doctrine et de jurisprudence, mais une question de législation ; nous n'avons pas à voir ce qu'il faut enseigner ou juger, d'après la loi existante, mais à rechercher quelles dispositions nouvelles la loi doit contenir, pour donner satisfaction, dans des conditions équitables, aux intérêts divergents du public et des exploitations de chemins de fer.

Quelles sont les obligations du voiturier, d'après la loi ordinaire, en cas de perte, d'avarie ou de remise tardive des objets qui lui sont confiés ?

L'article 1784 du code civil, les articles 103 et 104 du code de commerce, qui ne sont qu'une application des articles 1147 et 1148 du code civil, disposent que le voiturier est garant de la conservation de la marchandise et de son arrivée au temps prescrit, sauf à lui à établir que la perte, l'avarie ou le retard proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, cas fortuit, force majeure, vice propre de la chose, etc., etc. Le voiturier s'est obligé à délivrer la marchan-

dise dans un lieu et à une époque déterminés; il est de droit que la preuve du fait qu'il invoque, à titre de libération de son obligation, reste à sa charge. Tant que cette preuve n'est pas fournie, le voiturier est présumé en faute et soumis à payer des dommages et intérêts, plus ou moins importants, suivant que l'inexécution est ou n'est pas empreinte de dol ou de mauvaise foi (art. 1149, 1150, 1151 C. c.).

Telle est la loi, mais elle peut être modifiée par les conventions conclues entre l'expéditeur et le voiturier (art. 1154 C. c.), pourvu qu'elles ne contreviennent pas aux bonnes mœurs ou à l'ordre public (art. 6 C. c.).

Le droit commun qu'on invoque si souvent au nom du public, contre le chemin de fer, comprend donc, à la fois, les articles du code civil et du code de commerce, que nous avons rappelés, et les conventions légalement formées entre l'expéditeur et le voiturier, pour modifier, dans les limites de l'article 6 du code civil, les prescriptions générales de la loi.

Voyons maintenant ce que propose le projet pour régler cette matière importante, et apprécions dans quelle mesure on peut dire qu'il contient des dérogations au droit commun.

L'article 44 défend, en principe, aux administrations de chemins de fer, de modifier par des stipulations réglementaires les conditions et l'étendue de la responsabilité qui leur incombe, en qualité de voituriers, d'après les dispositions de la loi ordinaire.

Il y a là une dérogation importante au droit commun; elle est toute en faveur du public. D'après le droit commun, nous venons de le voir, les chemins de fer pourraient, d'accord avec les expéditeurs, modifier leurs obligations légales par des conventions particulières. Le projet leur interdit cette faculté.

Désormais, les conditions de la responsabilité du chemin de fer ne seront, en principe, définies que par la loi ordinaire, et il ne pourra échapper à son application, ni par les conventions qui sont permises aux autres voituriers, et qui lui sont interdites, ni par les stipulations de ses règlements, même dans les cas où les autres voituriers pourraient légitimement exiger des adoucissements au régime de la loi.

Ce système, s'il s'arrêtait là, serait d'une injustice évidente. Il obligerait le voiturier chemin de fer à opérer les transports dans des conditions que les autres voituriers seraient libres de rejeter. Non-seulement ce système ne tiendrait pas compte des différences si notables qui distinguent les transports par voie ferrée, développés comme ils le sont aujourd'hui, des transports du roulage et des voitures publiques, que le législateur de 1807 a seuls eus en vue, différences qui seraient de nature à justifier une plus grande modération des conditions de la responsabilité, quand il s'agit des chemins de fer. Ce système irait plus loin, il retournerait les situations et ferait au chemin de fer une position plus mauvaise que celle des voituriers ordinaires.

Ce système serait illogique autant qu'injuste, et rendrait difficile et onéreuse l'exploitation des chemins de fer: s'il parvenait à s'établir, il ne subsisterait que le temps nécessaire pour en faire apprécier les désastreuses conséquences.

Aussi la loi projetée, après avoir énoncé en principe que toute dérogation à la loi ordinaire est interdite, a-t-elle été amenée à vérifier s'il n'existe pas des cas

où une exception doit être faite et où il est admissible que les règlements introduisent certaines modifications aux règles du code civil et du code de commerce.

Toute la question se réduit à savoir si les cas prévus par le projet justifient les exceptions. C'est ce qu'il nous reste à examiner.

On peut diviser en deux catégories les clauses dérogatoires que le projet autorise ; les unes ont trait à la responsabilité elle-même, les autres sont relatives à la liquidation des dommages-intérêts dus à l'expéditeur, lorsque le chemin de fer est responsable de la perte, de l'avarie ou du retard. Les articles 43 à 52 prévoient les unes ; les articles 53 à 60 et l'article 62 indiquent les autres. L'article 61 est commun aux deux catégories ; enfin, l'article 65 règle la responsabilité du chemin de fer, en ce qui concerne les opérations du camionnage.

Pour apprécier si les atténuations permises par le projet, relativement à la responsabilité même du chemin de fer, sont admissibles, il nous paraît qu'il suffit de voir si elles pourraient faire légalement et équitablement la matière d'une convention entre le voiturier et l'expéditeur, et si elles sont commandées par les nécessités spéciales de l'exploitation des voies ferrées. C'est guidé par ce double jalon que nous allons poursuivre l'examen des articles 43 et suivants.

Le chemin de fer peut stipuler, d'après l'article 43, qu'il ne répond pas des risques auxquels sont exposés en cours de voyage : 1° les animaux vivants ; 2° les marchandises essentiellement sujettes à avarie par leur nature propre ou par le seul fait du transport en chemin de fer ; 3° les marchandises qui, à la demande formelle et écrite de l'expéditeur, sont transportées, soit par wagon découvert, alors que les règlements en prescrivent le chargement sur wagon fermé ou bâché, soit sans emballage ou avec emballage insuffisant, alors que, à raison de leur nature, elles doivent être convenablement emballées.

L'article 49 ajoute :

Lorsque les marchandises sont exposées à subir, pendant le transport, une diminution de poids, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est pas responsable du manquant, à concurrence d'une certaine quotité.

Cette première espèce de clauses dérogatoires au principe de la responsabilité est fondée sur la nature même de la marchandise transportée.

Le langage de la loi pourrait être aussi celui du voiturier. Vous voulez, dirait-il à l'expéditeur, me confier, au prix ordinaire et d'après les conditions ordinaires de la responsabilité, des animaux vivants, que mille accidents de route peuvent frapper, des marchandises d'une conservation très-difficile, des marchandises non préservées des influences atmosphériques ou mal emballées, des marchandises qui perdent presque toujours de leur poids pendant un voyage plus ou moins prolongé. Je ne puis accueillir votre demande, ou nous devons, de commun accord, arrêter une convention qui mette à votre charge des accidents qui sont probables, quelque soin que je mette au transport.

Combien ce langage devient plus admissible, s'il s'agit, non plus du voiturier, modeste industriel agissant par lui-même, ou par des ouvriers soumis directement à son autorité, procédant à son aise, après discussion des prix et vérification de la marchandise, au transport d'un nombre limité de colis, au moyen de chevaux et voitures ; mais, de ce voiturier exceptionnel, du voiturier chemin de

fer, d'une puissante compagnie ou de l'État lui-même, représenté par toute une hiérarchie d'employés et de fonctionnaires, dont le trafic est énorme, qui ne peut refuser les transports ni discuter les prix, qui n'a pas le temps de vérifier sérieusement la marchandise, duquel on réclame avant tout la rapidité de l'expédition, et qui emploie, comme levier de son industrie, un instrument offrant des dangers particuliers!

Appliquons le même raisonnement au dernier cas prévu par l'article 45, celui où les marchandises ont été chargées par les soins de l'expéditeur, et les divers cas des articles 46, 47 et 51, où la clause dérogatoire est fondée plutôt sur une présomption de faute dans le chef de l'expéditeur ou du destinataire.

Le chargement a été fait par l'expéditeur, le déchargement est confié au destinataire, les objets n'ont pas été remis au chemin de fer, qui n'a pu, par conséquent, en constater ni l'existence, ni l'état, au moment de l'embarquement; ils ont été placés dans les équipages transportés, seul objet du contrat, seul objet pour lequel on a payé, ou dans des wagons plombés par l'expéditeur, ou bien le danger du voyage est si grand que la conservation des marchandises ne paraît devoir être assurée que si elles sont conduites et gardées par l'expéditeur ou ses préposés.

Que dira ici encore le voiturier ordinaire, et, à plus forte raison, le voiturier chemin de fer? Je ne puis, dans ces divers cas, accepter la responsabilité soit du manquant, soit des avaries que, plus tard, vous pourriez venir me reprocher comme étant la suite de ma négligence, alors qu'ils peuvent, tout aussi vraisemblablement, résulter d'un mauvais chargement, d'un mauvais déchargement, de l'absence de soin des préposés à la garde des marchandises pendant le voyage, de l'erreur ou de l'insidélité de vos ouvriers. Je décline l'application de l'article 102 du code de commerce, parce qu'elle serait excessive, parce qu'elle pourrait aller jusqu'à m'imposer la responsabilité de faits qui vous sont personnels ou qui sont imputables aux gens dont vous devez répondre.

Dans les divers cas que nous avons examinés, il paraît incontestable que le chemin de fer ne peut être tenu avec la même rigueur que dans les cas ordinaires. Quand il s'agit de ceux-ci, la loi part de l'inexécution du contrat, pour admettre la faute du voiturier; c'est à lui à démontrer que la présomption de la loi n'est pas exacte, et que la force majeure, le vice propre de la chose, un fait personnel à l'expéditeur ou à ses préposés, est la cause réelle de la perte ou de l'avarie. Dans les circonstances prévues aux articles 45, 46, 47, 49 et 51, cette présomption est combattue à l'avance par une présomption contraire plus forte, parce que celle-ci est tirée de circonstances certaines, acquises au moment où le contrat de transport se forme ou s'exécute, tandis que l'autre ne repose que sur la supposition toute gratuite de la faute ou de la négligence du voiturier.

L'article 52 du projet s'empare de ces prémisses pour préférer la présomption la plus forte et pour admettre que le dommage est présumé être la conséquence des divers faits énoncés aux articles 45, 46, 47, 49 et 51, et qui, étant étrangers au voiturier, ne peuvent déterminer sa responsabilité.

Le projet n'admet, à cet égard, qu'une présomption; l'expéditeur peut donc repousser les conséquences qu'en fait résulter l'article 52, soit par la preuve directe de la faute du chemin de fer ou de ses agents, comme le dit l'article 61,

soit même et, plus simplement, par la preuve contraire, ce que déclare l'article 52. Pour écarter l'influence de la présomption de non responsabilité, l'expéditeur n'est, en effet, pas obligé de rechercher et d'établir les vraies causes de l'événement ou leur imputabilité ; il lui suffit de montrer que la perte ou l'avarie n'est pas ou ne peut être la suite du risque décliné par le chemin de fer. Ainsi, par exemple, l'avarie des marchandises essentiellement corruptibles est, d'après les articles 45 et 52, supposée provenir du vice propre de la chose. Le risque non assumé est donc le vice propre. La preuve contraire sera bien vite faite si les colis ont disparu, s'ils ont été détruits, incendiés ou si leurs enveloppes ont été brisées par une cause externe. Dans ces cas et autres semblables, il suffira à l'expéditeur d'invoquer le fait pour exclure l'application de la clause de non responsabilité. Celle-ci n'était justifiée qu'à raison du vice propre de la chose, et le vice propre ne peut expliquer la disparition des colis, leur destruction, leur incendie ou la rupture des enveloppes par une cause externe. L'un de ces faits établis, la clause tombe, sans que l'expéditeur soit forcé de rechercher s'ils sont le résultat d'une faute commise par le chemin de fer ou ses agents.

Précisons maintenant en deux mots quelle est l'importance de la stipulation que le projet autorise. Au résumé, elle a pour seule conséquence de mettre la preuve, nous venons de voir dans quelles proportions, à la charge de l'expéditeur, qui réclame, au lieu de l'imposer tout entière au voiturier, qui se défend. Quant au principe même de la responsabilité, il n'y est porté aucune atteinte. Le chemin de fer est responsable, dans les mêmes conditions que les autres voituriers, de ses faits personnels et des faits de ses agents. C'est ce qu'expliquent très-bien Troplong, au n° 542 de son *Traité du louage*, et un arrêt de Bordeaux du 5 mars 1860. (D. P. 1860, II, 175.) Voir aussi Bédarride, nos 329 à 332, et Alauzet, n° 467.

Nous avons essayé de montrer que les dispositions du projet sont équitables et qu'elles ont un fondement juridique. Qu'il nous soit permis d'insister encore à ce dernier point de vue. En supposant que, dans le conflit des deux présomptions contraires, dont nous avons parlé, il ne faille pas préférer l'une à l'autre et, c'est tout au plus cette préférence que l'on pourrait critiquer, il faudrait les mettre toutes deux sur la même ligne, pour les écarter toutes deux et pour en revenir, quant à la preuve, au principe général. Une perte ou une avarie est constatée : le propriétaire de la marchandise réclame des dommages-intérêts. Il est demandeur, il doit établir tous les éléments de son action, par conséquent, la faute du chemin de fer assigné en responsabilité. Cette manière d'envisager la question amènerait des conséquences moins favorables pour l'expéditeur, en ce sens qu'il serait toujours tenu de rechercher la cause vraie de la perte ou de l'avarie et de démontrer qu'elle est imputable au chemin de fer ou à ses agents, tandis que le projet arrive, dans beaucoup de circonstances, à dispenser l'expéditeur de ces preuves difficiles, à écarter d'emblée les stipulations des règlements et à remettre tout le fardeau de la preuve à charge du voiturier.

Après avoir exposé, d'une manière générale, le système des articles 45, 46, 47, 49, 51 et 52, il est nécessaire de donner, à l'occasion de certaines des stipulations autorisées par la loi, quelques explications supplémentaires.

Quant aux animaux vivants, les motifs qui leur font appliquer une règle

spéciale n'ont pas besoin d'être discutés. Il se comprend de reste que le transport des animaux est singulièrement dangereux. Les choses inévitables pendant le voyage, la chaleur, le manque d'alimentation ou de breuvage, la fatigue d'un voyage antérieur, etc., etc., soumettent les animaux vivants à des éventualités de mort ou de maladie dont les chemins de fer ne peuvent répondre.

Le projet ne détermine pas quelles sont les marchandises à l'égard desquelles les risques du voyage peuvent être déclinés par le chemin de fer (art. 43, n° 2). Il était impossible de faire cette nomenclature dans la loi. La matière est essentiellement technique et variable. Les progrès, que presque toutes les industries cherchent à apporter dans la fabrication des produits, ou dans les moyens destinés à en assurer la conservation, les améliorations, que les chemins de fer sont susceptibles d'introduire dans le transport des objets d'une délicatesse exceptionnelle ou d'une détérioration facile, et l'éventualité de la découverte de produits nouveaux doivent amener successivement des changements, en plus ou en moins, dans la liste des marchandises, dont le transport est essentiellement dangereux. C'est au règlement à suppléer à l'insuffisance obligée de la loi. Nous n'avons pas entendu cependant laisser aux exploitations de chemins de fer, ni même à l'administration des travaux publics, le soin de faire la classification dont il s'agit. Le public a un grand intérêt à voir restreindre l'application de la clause, et les exploitations de chemins de fer pourraient se laisser entraîner à l'étendre. L'article 30, pour rassurer tous les intérêts, exige un règlement d'administration générale, c'est-à-dire un acte gouvernemental.

La commission n'hésite pas à dire que, dans ses intentions, la liste des marchandises essentiellement susceptibles d'avarie ne doit pas être longue. Il ne s'agit pas d'y faire entrer tous les objets fragiles, tous les objets susceptibles de se briser, de se détériorer, de se corrompre, et aller, comme le règlement actuel de l'État, jusqu'à y comprendre tous les comestibles, tous les produits chimiques et les objets d'art. Dans l'esprit de la commission, la clause de l'article 43 n° 2 pourrait actuellement être appliquée aux marchandises suivantes :

- Viandes et peaux fraîches, poisson frais, certains fruits et légumes ;
- Chiffons gras, déchets de coton gras et toutes marchandises soumises à la combustion spontanée ;
- En général, les marchandises facilement inflammables ;
- Certains produits chimiques susceptibles d'une altération facile ;
- Les marbres en tranches scellées.

L'article 43 n° 3 permet aux expéditeurs de demander le transport, par wagon découvert ou sans emballage ou avec un emballage insuffisant, de marchandises pour lesquelles les règlements, en vue d'en assurer la conservation, exigent la protection d'un wagon fermé ou bâché ou d'un emballage convenable. Le chemin de fer pourrait refuser le transport dans de semblables conditions. S'il y consent, il est juste que les événements, qui peuvent être la suite de l'imprudence de l'expéditeur, ne viennent pas accroître la responsabilité du voiturier.

Le projet prend ses précautions contre l'abus qui pourrait être fait de cette clause. Il faut que la demande de transport dans des conditions exceptionnelles soit formelle et faite par écrit.

Il faut de plus, et par des motifs analogues à ceux déduits à l'occasion des

marchandises essentiellement susceptibles d'avarie, que l'indication de celles qui doivent être régulièrement transportées par wagon fermé ou bâché soit faite par arrêté royal

Quant aux prescriptions relatives aux emballages, elles restent dans le domaine des règlements d'exploitation, mais nous savons que ces règlements émanent tous, soit directement, soit indirectement, de l'autorité ministérielle. Les conditions de l'emballage, dans chaque cas particulier, sont appréciées par les agents de l'État ou des compagnies. S'il y avait abus, si les exigences de ces agents sortaient de l'application loyale des règlements, l'expéditeur aurait le droit de résister et de demander à l'administration des dommages et intérêts pour le refus de transport.

La clause qui fait l'objet de l'article 45 n° 3 a été approuvée par la jurisprudence, même en France. (Daloz, *Répertoire*, V° *Voirie par chemin de fer*, n° 455.)

Le dernier paragraphe de l'article 45, les articles 46 et 47 se justifient par la considération que les avaries ou la disparition des colis peuvent être la conséquence des vices du chargement ou du déchargement, de l'erreur ou de l'infidélité des agents de l'expéditeur ou du destinataire.

L'article 46 laisse subsister la garantie du poids, parce que le pesage a été fait par le chemin de fer après le chargement du wagon, et qu'ainsi le fait de l'expéditeur ne peut être pour rien dans la diminution du poids constaté à l'arrivée.

Les conséquences du déchargement fait par le destinataire sont plus étendues. Ici, le chemin de fer n'est plus responsable du manquant de poids, parce que l'infidélité des agents du destinataire peut en être la cause.

Toute contestation à ce sujet, comme au sujet des avaries ou de la disparition des colis, peut être évitée, le projet accordant, dans tous les cas, au destinataire le droit de faire vérifier l'état et le poids de la marchandise avant le déchargement ou avant la remise du wagon, s'il y a embranchement particulier (art. 48). Seulement, il ne faut pas permettre aux destinataires d'abuser de cette garantie. Si, après vérification, il n'y a rien à reprocher au chemin de fer, le destinataire payera une taxe modérée pour le travail extraordinaire auquel il aura donné lieu, et les délais de déchargement, dont il aura peut-être voulu éviter l'application par une demande de vérification non justifiée, continueront à courir.

Nous rappelons, pour faire comprendre la portée pratique des clauses dont nous venons de parler en dernier lieu, qu'elles ne sont applicables qu'aux transports par charge complète, puisque, pour les autres, le chargement et le déchargement sont opérés par le chemin de fer.

Le fait incontestable que beaucoup de marchandises subissent naturellement une diminution de poids, explique la disposition de l'article 49.

La plupart des règlements de chemins de fer, en Belgique et à l'étranger, exagèrent la portée de ce fait et énoncent, d'une manière générale, que l'administration ne répond pas du manquant de poids jusqu'à telle ou telle quotité. Le projet n'autorise pas ce procédé. La clause ne s'applique qu'à certaines marchandises, et l'administration ne peut fixer elle-même la quotité à raison de laquelle elle décline la responsabilité. C'est là un objet dont l'importance et les difficultés

techniques ne sauraient être contestées. La loi le renvoie, par l'article 50, à un règlement d'administration générale, parce qu'elle ne peut elle-même s'en occuper. Le public obtient ainsi des garanties nouvelles. Aujourd'hui, en Belgique et en France, il est admis que le chemin de fer peut décliner la responsabilité du manquant de poids jusqu'à une certaine quotité déterminée par l'usage. (Daloz, *Répertoire*, V^{is} *Voirie par chemin de fer*, nos 439-446.) Il se conçoit combien l'invocation de l'usage peut donner lieu à contestations et à procès. Le système du projet écarte ces difficultés.

Nous avons analysé déjà les motifs de l'article 51. Le texte du n° 2 de cet article exige que le wagon soit plombé par l'expéditeur. Dans les cas où les règlements imposent le plombage du wagon pour la garantie de la douane, la clause est inapplicable.

D'après le n° 3, il ne suffit pas que les marchandises aient été réellement convoyées par l'expéditeur ou ses préposés, avec ou sans l'autorisation de l'administration. Il faut que cette garantie soit exigée par les règlements. A cette condition seulement, il est démontré aux yeux de la loi que les marchandises présentent un risque spécial dont le chemin de fer peut décliner la responsabilité.

Après avoir précisé jusqu'à quel point le projet permet de déroger, sinon aux principes de la responsabilité, au moins aux conditions de la preuve, telles qu'elles sont réglées par le code civil et le code de commerce, voyons dans quelle proportion il peut y avoir dérogation aux mêmes codes, en ce qui touche la liquidation des dommages et intérêts dus par le chemin de fer, quand il est déclaré responsable de la perte, de l'avarie ou du retard.

Consultons ici encore la loi ordinaire.

Les articles 103 et suivants du code de commerce, les articles 1782 et suivants du code civil ne disposent rien au sujet de la liquidation des dommages et intérêts. C'est aux articles 1146 et suivants du titre des obligations qu'il faut recourir, pour voir à quelles réparations la violation du contrat donne lieu.

En cas d'inexécution du contrat résultant de la faute présumée ou constatée de l'obligé, les dommages et intérêts comprennent la perte que le créancier a éprouvée et le gain dont il a été privé. L'application stricte de ce principe pouvant mener à des conséquences iniques, la loi fixe des limites. Qu'il y ait dol ou simple faute, jamais les dommages et intérêts ne peuvent comprendre que ce qui est une suite directe et immédiate de l'inexécution du contrat, et quand celle-ci n'est pas empreinte de dol, ils sont encore restreints à ceux qui ont été prévus ou qui ont pu être prévus lors de la convention.

Ces règles, léguées au code civil par le droit romain, sont énoncées en termes dont la clarté ne laisse rien à désirer. Il suffit cependant d'ouvrir le *Digeste*, le *Traité de Pothier sur les obligations*, nos nombreux auteurs modernes et nos vastes recueils de jurisprudence, pour s'apercevoir que le conflit de la loi avec les faits et les espèces donne lieu à des difficultés et à des contestations infinies sur le dommage direct ou indirect, sur celui qui a pu être prévu ou sur celui qui n'a pu entrer dans les prévisions des parties. Ces difficultés ont été aperçues par le législateur; aussi a-t-il donné aux contractants le moyen d'y échapper. L'article 1152 permet aux parties de déterminer à l'avance le montant des dommages et intérêts que le débiteur aura à payer en cas d'inexécution de son obli-

gation. Il est interdit au juge d'allouer au créancier une somme plus forte ou moindre. Les parties sont les meilleurs juges de leurs intérêts et, quand elles les ont réglés, la loi proprement dite s'efface pour laisser régner seule la loi conventionnelle.

L'article 1152 est applicable au contrat de transport, comme à tous les autres contrats. On ne voit pas pourquoi le voiturier et l'expéditeur ne pourraient pas déterminer à l'avance les dommages et intérêts qu'entraînent l'inexécution de leurs obligations respectives, à moins de prétendre que les dispositions des articles 1782 et suivants du code civil et des articles 103 et suivants du code de commerce constituent des lois d'ordre public, auxquelles il ne serait pas permis d'apporter la moindre modification, ce qui serait injustifiable, ou bien encore que ce qui est légal et moral, quand il s'agit de la vente ou du louage, est illégal et immoral, s'il est question du contrat de transport.

Rappelons, du reste, avec Larombière, *Traité des obligations*, n° 5 sur l'article 1251, que la liquidation des dommages-intérêts faite à l'avance, ou la clause pénale, ne prévoient que l'inexécution simple de la convention, c'est-à-dire celle amenée par la faute, la négligence ou l'imprudence, et non pas l'inexécution amenée par dol, fraude, malice ou fait exprès. Dans ce dernier cas, il y a lieu à plus amples dommages-intérêts.

Si les chemins de fer étaient maîtres de débattre librement les conditions de transport, ne seraient-ils pas fondés à demander à l'expéditeur d'insérer dans la convention une stipulation dans le sens de l'article 1152 du code civil ?

Les chemins de fer sont obligés d'accepter toutes les marchandises, quelles qu'elles soient, celles dont le transport présente des dangers, et quelquefois des dangers très-grands, comme celles dont le transport n'offre pas de difficultés, et cela au même prix.

Ce prix uniforme est non-seulement modique, il est arrivé à des taux inconnus à toutes les autres entreprises de transport par terre. Il est calculé au poids, de telle façon que, pour une même somme, le chemin de fer transporte des marchandises d'une grande valeur, comme des choses d'une valeur restreinte. Il y a plus, le chemin de fer transporte des objets dont la valeur lui est inconnue, qu'il n'est pas à même de vérifier, lors du chargement, et que l'expéditeur ne lui annonce pas. Il arrive ainsi que l'administration s'est engagée à l'aveugle, et dans des proportions excessives, sans avoir été mise à même de prendre des mesures spéciales de précaution, si elle est obligée plus tard de rembourser à l'expéditeur la valeur de l'objet transporté, quelque élevée qu'elle soit, et même, dans certaines circonstances, de plus amples dommages et intérêts représentant le préjudice que la perte ou l'avarie de l'objet fait éprouver à son propriétaire.

L'intérêt que l'expéditeur peut avoir à l'arrivée de la marchandise à jour fixe, est également inconnu au chemin de fer, si l'expéditeur ne lui fait, à cet égard, aucune déclaration spéciale ; et cependant l'application des articles 1149 et suivants du code civil l'expose à payer éventuellement, du chef de retard, des dommages-intérêts considérables, pour un transport qui ne lui a rapporté que quelques francs.

Ces observations tendent à démontrer que, si le chemin de fer réclamait de l'expéditeur le règlement anticipé des dommages-intérêts, conformément à

l'article 1152 du code civil, sur des bases proportionnées aux risques assumés et aux prix réduits des tarifs, il ne blesserait pas plus les règles de l'équité que les principes du droit.

Mais ce que tout voiturier aurait le droit d'exiger, le chemin de fer ne le peut pas. Les conventions particulières lui sont interdites.

Dans cette situation, la loi spéciale qui, nous l'avons dit au début de ce rapport, doit régler les conditions du contrat de transport au mieux des intérêts respectifs du public et des chemins de fer, intervient pour autoriser ceux-ci à insérer dans leurs règlements des clauses analogues à celles que l'article 1152 du code civil prévoit, et pour les imposer aux expéditeurs.

Nous aurons, à propos de l'examen des articles 53 et suivants, à préciser la portée des clauses dont il s'agit, mais disons de suite que le projet n'utilise l'article 1152 qu'en modérant sa portée et ses conséquences. Nous avons rappelé, avec Larombière, que l'effet des stipulations limitant les dommages et intérêts, ou instituant une clause pénale, s'étend à toute inexécution de l'obligation principale, qui n'est pas amenée par dol, fraude, malice ou fait exprès. Le projet ne va pas aussi loin. Ce n'est pas seulement le dol du chemin de fer qui fait tomber les clauses en question : la faute a le même effet, si elle est démontrée par l'expéditeur qui l'invoque. C'est la disposition de l'article 61 du projet.

Ce n'est pas tout. Le projet, après être venu au secours du voiturier, donne, par contre, au public un moyen aisé et peu coûteux d'obtenir la réparation complète du dommage auquel il est exposé. Les articles 53 et 57 permettent à l'expéditeur d'évaluer à l'avance le dommage que la perte, l'avarie ou la remise tardive de la marchandise peut lui causer. Il obtient alors, le cas se présentant, le paiement d'une somme égale à son évaluation, sans qu'il ait aucune preuve à fournir, soit au sujet de la valeur de la marchandise, soit à propos du dommage consécutif provenu de la privation de la marchandise, de son avarie ou du retard de l'expédition. La loi évite à l'expéditeur les discussions sur le dommage direct ou indirect, prévu ou imprévu ; l'évaluation faite au moment du chargement couvre tout dommage quelconque, appréciable en argent.

L'exposé général de ce système nous paraît en avoir établi le fondement juridique et le caractère équitable. L'examen des articles nous permettra d'insister sur ce dernier point.

Parlons d'abord des clauses introduites en faveur du public, parce que nous sommes convaincus que, grâce aux avantages qu'elles lui procurent, leur application deviendra bientôt la règle, au moins en ce qui concerne les transports d'objets d'une certaine valeur.

Nous avons dit en quoi consiste l'évaluation que l'expéditeur peut faire en vertu des articles 53 et 57, et les droits qu'elle lui confère. Il va de soi que, l'évaluation devant correspondre à un dommage réel, le chemin de fer pourrait faire réduire la somme réclamée, s'il établissait que l'évaluation a été exagérée, et qu'elle dépasse le dommage. Toute la difficulté de cette preuve incombe au chemin de fer (art. 62).

Il va également de soi que le chemin de fer ne devra rien payer du tout, s'il n'est pas responsable de la perte, de l'avarie ou du retard, soit qu'il prouve que l'événement est la suite d'une circonstance qui lui est étrangère, force majeure,

vice propre de la chose, faits personnels de l'expéditeur, soit qu'il ait le droit d'invoquer la présomption d'irresponsabilité autorisée par l'article 52. (Articles 1448, 1784, code civil, 105, 104, C. commerce, art. 55 du projet.) Il ne s'agit pas dans les articles 55 et 57 d'un contrat d'assurance; le chemin de fer ne prend pas à sa charge les cas fortuits, il promet seulement, s'il manque à ses obligations, d'indemniser l'expéditeur sur les bases d'une évaluation faite à l'avance.

Ajoutons aussi que l'évaluation lie l'expéditeur, même s'il est établi que le chemin de fer a commis une faute dans l'exécution du contrat; le droit de réclamer le montant de l'évaluation suppose justement que le chemin de fer a manqué à ses obligations, c'est-à-dire qu'il est en faute.

Il en serait autrement dans le cas de dol : *dolus omnia corrumpit*. L'expéditeur, prouvant le dol, pourra abandonner l'évaluation et établir les éléments du dommage dans les termes de l'article 1451 du code civil; mais alors le fardeau de la preuve lui reviendra tout entier.

A quelles conditions l'expéditeur obtient-il les avantages dont nous venons de parler ?

Quant aux formalités, elles ne sont ni difficiles, ni gênantes. La déclaration se fait au moment du chargement. La preuve qu'elle a eu lieu est admissible par tous les moyens autorisés en matière commerciale, et l'expéditeur peut obtenir un document écrit qui la constate, en réclamant le récépissé dont il est parlé à l'article 58.

Les articles 56 et 57 imposent à l'expéditeur l'obligation de payer une taxe supplémentaire, proportionnelle à la somme déclarée, fr. 0-50 au maximum par fraction indivisible de 1,000 fr., s'il s'agit de l'évaluation du dommage à résulter de la perte ou de l'avarie, fr. 0-10 par fraction indivisible de 100 francs s'il s'agit de l'indemnité stipulée pour le retard.

On ne pourrait faire à ces taxes qu'un reproche, c'est d'être disproportionnées aux risques qu'assume le chemin de fer. Il est exposé à payer, en cas de perte, 1,000, 10,000, 100,000 francs de dommages et intérêts, et il a reçu fr. 0-50, 5 ou 50 en sus du prix de transport calculé au poids et au taux très modérés des tarifs. La même observation s'applique à la taxe de l'indemnité stipulée pour le retard. Pour s'assurer à jour, et presque à heure fixe, l'arrivée d'un colis et le droit de réclamer, le cas échéant, 100, 1,000, 10,000 francs d'indemnité, l'expéditeur ne payera qu'une taxe de fr. 0-10, 1-00 ou 10-00.

La modicité de ces taxes a même été invoquée comme argument contre le système du projet. On a dit qu'il était singulier de modifier la loi commune, en vue d'accorder au chemin de fer le maigre bénéfice de taxes minimales que compense et au delà la charge éventuelle de payer plus qu'ils ne payerait d'après les règles ordinaires du droit. L'objection n'est que subtile. Quand le projet a fixé les taxes dont il s'agit, il n'a pas en vue de procurer au chemin de fer une surélévation du prix de transport, il n'a pas calculé les taxes au point de vue fiscal. Il a considéré, d'abord, le grand avantage que le chemin de fer avait d'être informé à l'avance des risques exceptionnels qu'il était exposé à courir, à l'occasion d'un transport déterminé, et d'être mis à même de prendre au besoin des mesures exceptionnelles pour faire arriver à destination une marchandise de grande valeur, dans un état parfait de conservation et au temps voulu. La modé-

ration des taxes supplémentaires est obligée. Déjà le chemin de fer assume par le contrat, moyennant le paiement du prix de transport, l'obligation de veiller avec diligence à la conservation de la chose et à sa remise dans les délais réglementaires. La taxe ne doit indemniser le chemin de fer que des soins supplémentaires qu'il donne au transport. Quelque modérée que soit la taxe, quelque léger que soit le sacrifice imposé à chaque expéditeur, le chemin de fer a néanmoins intérêt à la voir établir. On peut espérer que la pratique des évaluations anticipées du dommage sera fréquente, vu les grands avantages que le public doit en retirer. Le total des sommes perçues, à titre de taxes supplémentaires, sera notable ; il pourra même constituer une espèce de fonds de garantie destiné à couvrir les risques exceptionnels que le chemin de fer assume par le contrat.

La taxe supplémentaire, due en cas d'évaluation de l'indemnité de retard, est, dans une certaine mesure, plus élevée que celle prévue pour l'évaluation du dommage résultant de la perte ou de l'avarie. Cela est juste. Le risque assumé par le chemin de fer est plus grand lorsqu'il garantit, d'une manière exceptionnelle, l'arrivée de la marchandise à jour fixe, que lorsqu'il garantit la conservation. La faute qui a pour résultat un retard, et surtout un léger retard, est, d'autre part, moins grave que celle qui amène la perte ou l'avarie. Il est, du reste, à noter que, si le taux de la taxe pour l'indemnité de retard est plus élevée, la fraction unitaire, qui sert de base à la perception, est infiniment moins élevée que pour l'indemnité stipulée en cas de perte ou d'avarie. Quand il s'agit de cette dernière, l'expéditeur paie fr. 0-50 par fraction indivisible de 1,000 francs. Le minimum est donc fr. 0-50. S'il s'agit de la taxe pour l'indemnité de retard, l'expéditeur paie fr. 0-10 par fraction indivisible de 100 francs. Il obtient, moyennant fr. 0-10, le droit de réclamer, à défaut de l'arrivée de la marchandise à temps, une somme de 100 francs, et, dans presque tous les cas, cette somme sera plus que suffisante pour couvrir tout le préjudice qui résulte d'un léger retard.

Nous disons qu'il ne peut s'agir que d'un retard peu prolongé.

L'article 59 permet, en effet, à l'expéditeur, si le retard dépasse deux, cinq ou dix jours, suivant le service choisi pour le transport, de réclamer, en sus de l'indemnité de retard, celle qui aura été stipulée pour le cas de perte, en laissant pour compte du chemin de fer les colis en souffrance. L'article 60 complète les avantages faits au public, en accordant au propriétaire de la marchandise la faculté de la revendiquer moyennant la restitution de l'indemnité touchée du chef de la perte. L'indemnité du retard lui reste acquise.

Nous arrivons maintenant au cas où l'expéditeur s'est dispensé d'user du droit précieux que le projet met à sa disposition. Il a confié la marchandise au chemin de fer sans évaluer le dommage dont la perte, l'avarie ou le retard peut être l'origine.

L'article 54 permet aux règlements de limiter les dommages-intérêts, dus pour la perte ou l'avarie, au remboursement total ou partiel de la valeur de la marchandise, d'après le prix-courant du commerce, au moment et à l'endroit où elle devait être livrée, sous déduction des frais non payés.

Cette limitation est rationnelle et équitable. L'article 1150 du code civil la justifie. Sauf en cas de dol, et nous savons que l'article 54 n'est fait ni pour le

cas de dol, ni même pour le cas de faute constatée (art. 61), le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat. Or le chemin de fer, en recevant un colis, sans autre renseignement que l'indication de la nature de la marchandise, n'a pas pu prévoir que l'expéditeur ou le destinataire éprouverait, en cas de perte ou d'avarie, un autre dommage que celui résultant de la privation de la marchandise.

Le projet va, il est vrai, plus loin. Il permet aux règlements de stipuler que, dans la liquidation des dommages et intérêts, il ne sera tenu compte d'aucune valeur commerciale excédant une somme déterminée (art. 55). La même disposition indique les minima, au-dessous desquels cette limitation ne peut descendre pour les différentes espèces de marchandises. L'application de l'article 55 est, de plus, restreinte aux expéditions d'une valeur supérieure à 150 francs. Quant aux autres, l'intérêt du chemin de fer n'est pas assez accusé pour justifier une dérogation au principe de l'article 54. La statistique prouve que la plus grande partie des réclamations ont pour objet des colis d'une valeur inférieure à 150 francs. Cela se comprend, les petites expéditions peuvent plus facilement être égarées ou soustraites. La restriction consacrée par la loi à l'application de l'article 55 est éminemment favorable au public qui est assuré, dans les cas où le risque est le plus ordinaire, de recevoir la pleine valeur de la marchandise.

Les prix de transport étant déterminés d'après le poids, c'est aussi d'après le poids que le projet fixe les minima dont il s'agit à l'article 55, fr. 1-50 par kilogramme pour les transports à petite vitesse, et 5 francs par kilogramme pour les autres transports.

La plupart des marchandises qui sont expédiées en service de petite vitesse ont une valeur inférieure à celle de fr. 1-50 par kilogramme, et les marchandises, transportées à grande vitesse ou par exprès, n'atteignent qu'exceptionnellement une valeur supérieure à 5 francs par kilogramme. Pour qu'il en soit autrement, il faut qu'il s'agisse de marchandises qui, malgré un faible poids, présentent une grande valeur. Dans le cas où cette circonstance se présente, l'expéditeur a la ressource de la stipulation de l'article 55, et il est juste qu'il en use. Il ne peut équitablement réclamer du chemin de fer une indemnité comprenant la valeur absolue de la marchandise, alors que le chemin de fer n'obtient qu'un prix de transport très-modique calculé d'après le poids.

Quant aux chiffres fixés pour l'indemnité de la perte ou de l'avarie des animaux vivants et des voitures, nous avons tenu compte des cas et des valeurs ordinaires.

L'article 58 autorise le chemin de fer à réduire l'indemnité pour le retard à la restitution de tout ou partie du prix de la voiture. Il fixe le minimum de cette restitution à la moitié, au cinquième ou au dixième par chaque jour de retard, suivant que le transport a été opéré par exprès, à grande vitesse ou à petite vitesse. C'est là une sanction suffisante de l'obligation du chemin de fer d'opérer les transports avec régularité et dont les expéditeurs peuvent se contenter dans les cas ordinaires. Ils ont montré, en s'abstenant d'utiliser la disposition de l'article 57, qu'ils n'avaient pas un intérêt spécial à l'arrivée de la marchandise à jour fixe. Il faut, au surplus, mettre l'article 58 en rapport avec les articles 59 et 60.

Nous terminons l'exposé des principes qui justifient les dispositions de la section VI du chapitre I^{er}, par l'examen de l'article 63.

Les objets confiés au service du camionnage, pour la remise à domicile, restent sous la responsabilité du chemin de fer, aux mêmes conditions que pendant le voyage de la station de départ à la station d'arrivée.

Quant aux actes du camionnage relatifs à la prise des colis à domicile, le chemin de fer en est garant d'une manière absolue, d'après les règles de la loi générale, code civil et code de commerce, sans pouvoir atténuer sa garantie par l'une des clauses autorisées par la loi spéciale pour le transport proprement dit. Il ne peut en être autrement. La nature de la marchandise n'est pas déterminée suffisamment, le poids n'en est pas constaté, l'expéditeur n'a pas pu faire les déclarations nécessaires pour s'assurer une indemnité complète, avant que les colis soient arrivés à la station de départ. Les divers éléments à l'aide desquels il est possible de définir d'une manière spéciale la responsabilité du chemin de fer faisant défaut, le projet la laisse sous l'empire du droit commun.

Résumant en deux mots toute la matière que nous venons de parcourir, nous dirons que le projet, par l'article 44, impose au chemin de fer le code civil et le code de commerce, comme règle exclusive de sa responsabilité envers le public, et que, par les articles suivants, il autorise seulement deux exceptions bien déterminées, dont l'une est plutôt une modification des conditions de la preuve qu'une altération des principes mêmes de la responsabilité, et dont l'autre est une application modérée et équitable de l'article 1152 du code civil.

Nous avons eu l'occasion de constater que la validité des clauses, semblables à celles admises par le projet, a été consacrée par de nombreux arrêts de la cour de cassation et de nos cours d'appel, malgré l'absence d'un texte légal autorisant les administrations de chemins de fer à imposer leurs règlements au public comme base du contrat de transport.

Nous pouvons également invoquer à l'appui du projet l'autorité de plusieurs législations étrangères.

Les dispositions des articles 45, 46, 47, 49, 51, 52 et 61 du projet sont analogues à celles des articles 424, 425 n° 1 et 426 du code de commerce allemand, dont l'application a été faite depuis par le règlement général du chemin de fer de l'Allemagne, en date du 10 juin 1870. Les articles 53 à 58 du projet correspondent à l'article 427 du même code.

L'Autriche s'est approprié la législation de l'Allemagne, comme le prouve le règlement général arrêté par le Ministre du Commerce, le 1^{er} juillet 1872, en vertu de l'article 8 de la loi du 24 décembre 1867.

Les principes dont nous proposons l'application en Belgique régissent, on le voit, une grande partie du continent, et nous n'avons pas appris que les populations qui y sont soumises les trouvent trop favorables aux exploitations de chemins de fer.

Nous ne voulons pas appeler l'attention sur les stipulations des règlements des chemins de fer italiens, et notamment des chemins de fer de la Haute-Italie, quoique ceux-ci aient été approuvés par le Gouvernement le 22 décembre 1871. On pourrait nous objecter que ce ne sont là que des règlements dont la légalité peut être contestée, comme on a contesté avec succès, en France, la validité des

règlements des compagnies, même lorsqu'ils étaient homologués par le Ministre, et comme on a contesté en Belgique, mais cette fois-ci sans succès, le caractère obligatoire des règlements pris par l'État ou par les compagnies avec l'autorisation du Gouvernement.

Nous citerons encore, à l'appui du système général du projet, la loi fédérale suisse, relative à la concession et à l'exploitation des voies ferrées, en date du 23 décembre 1872, dont l'article 38 autorise les compagnies, en attendant une loi définitive sur la matière des conditions de transport, à insérer dans les règlements et les lettres de voiture des réserves et des dispositions, en vue de décliner ou de restreindre leur responsabilité, sous la condition de l'approbation du Conseil fédéral.

La légitimité, l'équité, nous dirons même la nécessité de limiter les dommages-intérêts à une somme déterminée d'avance, dans les cas où le transporteur n'est pas averti, par la déclaration de l'expéditeur, de la valeur spéciale et exceptionnelle de la marchandise, ont motivé deux actes du Parlement d'Angleterre, dont l'un, en date du 23 juillet 1850, est applicable au voiturier ordinaire, et dont l'autre, en date du 10 juillet 1854, est particulier aux chemins de fer. De ces deux actes, il résulte que, à moins d'une déclaration de la part de l'expéditeur et le paiement d'une taxe supplémentaire, les chemins de fer ne sont responsables d'un cheval, d'une tête de bétail, d'une tête de mouton ou de porc que jusqu'à concurrence de 50, de 15 et de 5 livres, et des colis contenant l'une ou l'autre des marchandises, dont les actes du Parlement dressent la longue énumération, que jusqu'à concurrence de 10 livres.

S'il fallait justifier plus amplement les principes du projet, nous invoquerions les lois relatives aux postes et aux télégraphes, où la responsabilité de l'État est, ou bien déclinée d'une manière absolue, ou bien restreinte, au remboursement des valeurs déclarées. (V. lois françaises des 29 novembre, 8 décembre 1850 et 4 juin 1859; lois belges des 1^{er} mars 1851 et 29 avril 1868.) Les motifs des dispositions de ces lois s'appliquent aux chemins de fer. L'industrie des transports par voie ferrée constitue un monopole aussi dangereux pour l'exploitant que celui des transports de lettres par la poste ou celui des communications par télégraphe, aussi profitable au public, s'exerçant à des prix aussi modérés. Pour les chemins de fer, comme pour les postes et les télégraphes, il est inique de faire correspondre une responsabilité illimitée à une rémunération très-restreinte.

Nous ne saurions terminer sans ajouter que la comparaison des dispositions de la section VI du chapitre 1^{er} avec les dispositions analogues contenues dans les règlements actuels des chemins de fer de l'État, ou consacrées par la législation de l'Allemagne, est toute en faveur du projet. Les droits accordés au public sont plus étendus, les dérogations au principe de la responsabilité moins larges et, en tous cas, plus strictement définies, les évaluations *minima* des marchandises transportées sans déclaration, plus élevées, et les taxes supplémentaires ont été cependant conservées à un taux qui, n'excédant pas, en général, celui des règlements allemands, est inférieur à celui des règlements belges. Enfin, le projet a éliminé, comme non justifiées, plusieurs déchéances stipulées par ces derniers règlements.

CHAPITRE II.

TRANSPORT DES PERSONNES ET DES BAGAGES.

SECTION PREMIÈRE.

Dispositions générales.

Une grande partie des dispositions de ce chapitre, et notamment de cette section, ne font qu'appliquer au service des voyageurs et des bagages les principes admis pour celui des marchandises. Aussi notre exposé pourra-t-il se restreindre à l'examen des articles qui s'écartent de ces principes ou dont l'objet est exclusivement propre au transport des personnes et des bagages.

L'article 64 impose au chemin de fer, dans des termes analogues à ceux de l'article 5, les mesures de publicité nécessaires pour mettre les voyageurs à même de connaître tout ce qui est relatif aux divers trains, aux heures de départ, d'arrivée ou de correspondance, ainsi qu'au prix des places pour chacune des destinations.

Les articles 66 et 67 déterminent les obligations du chemin de fer, en ce qui concerne l'organisation du service et précisent l'étendue de ces obligations.

Quant à ce dernier point, les articles 66 et 67 s'expriment comme les articles 7, 8 et 9, et ils se justifient, à cet égard, à l'aide des mêmes considérations. Ce sont aussi les proportions prévues du mouvement qui donnent aux obligations du chemin de fer une plus ou moins grande étendue. Il est inutile d'insister sur les faits qui influencent et accroissent le mouvement. Non-seulement des circonstances importantes et d'un effet général, comme celles que nous avons citées à l'occasion des articles 7, 8 et 9, peuvent avoir cette influence et produire cet accroissement, mais des circonstances plus ordinaires, des circonstances locales sont susceptibles d'amener les mêmes conséquences. Il est évident, par exemple, que le chemin de fer ne peut pas se contenter de mettre à la disposition du public, pour les jours de fêtes ou de réjouissances, pour les jours de foire ou de marché, les mêmes moyens de transport que pour les jours ordinaires. L'étendue des obligations du chemin de fer varie ainsi d'après des circonstances multiples ; l'intérêt de l'exploitant l'engagera à prendre ces circonstances en considération ; l'article 66 du projet lui en fait, en tout cas, un devoir.

Pour déterminer les obligations du chemin de fer, non plus quant à leur étendue, mais en elles-mêmes, le projet emploie une autre formule que celle de l'article 7. La formule est autre, parce que les obligations sont différentes. Lorsqu'il s'agit des marchandises, le projet a pu dire que le chemin de fer est obligé d'accueillir toutes les demandes de transport, parce que les délais d'agrégation, d'expédition et de voyage permettent à l'administration de composer et de développer les trains de marchandises d'après les demandes reçues. Quand il est question du transport des personnes, l'obligation du chemin de fer n'est et ne peut être d'accueillir les demandes des voyageurs, à mesure qu'elles se présentent, mais bien d'organiser des trains, de les annoncer au public et de les mettre effectivement à sa disposition, pour que les voyageurs trouvent, à heure fixe, les moyens de se rendre à destination.

Le projet n'indique pas la sanction des obligations imposées au chemin de fer par l'article 66 ; cet objet reste sous l'empire exclusif du droit commun. Il est impossible d'accorder aux particuliers, en vue de faire valoir les intérêts du public, en général, le droit d'agir contre le chemin de fer, par une espèce d'action populaire tout à fait exceptionnelle dans notre droit. L'action du particulier n'est admissible que dans les termes des articles 1382 et 1383 du code civil, c'est-à-dire à la condition d'un préjudice personnellement éprouvé par lui.

La protection des intérêts du public est du reste assurée, en ce qui concerne les compagnies, par l'exercice des droits que les actes de concession accordent au Gouvernement et que réserve l'article 115 du projet, et, en ce qui concerne les chemins de fer de l'État, par la responsabilité du Ministre des Travaux Publics devant les Chambres.

Si les trains normaux, annoncés par les tarifs et les règlements sont insuffisants, le chemin de fer y pourvoit par la formation de trains supplémentaires.

L'article 68 met également l'administration à même de satisfaire aux besoins particuliers de telle ou telle fraction du public, en permettant d'organiser des trains spéciaux.

L'article 69 est une application du principe consacré par l'article 5. S'il est inadmissible, aussi bien pour le service des voyageurs que pour celui des marchandises, que le chemin de fer fasse des traités particuliers, en accordant à certaines personnes des avantages qui seraient refusés à d'autres personnes se trouvant dans le même cas, la publication des tarifs spéciaux, abonnements, billets d'aller et retour et toutes autres modifications des tarifs généraux ayant pour effet une réduction des prix, doit, au contraire, être permise au chemin de fer, dans l'intérêt du public comme dans celui de l'exploitation.

Tous les trains, d'après l'article 65, doivent comprendre des voitures de trois classes. Il faut que les trains rapides soient accessibles à toutes les catégories de voyageurs. Si la loi admet une exception pour quelques trains internationaux, c'est que leur clientèle réclame des voitures de première classe et que leur vitesse obligatoire ne permet de composer le train que d'un nombre limité de voitures. Quant aux trains spéciaux, leur but et leur utilité excluent les voitures de l'une ou de l'autre classe. Les trains d'ouvriers, par exemple, ne rendent nécessaire que l'emploi des voitures de 3^e classe ; dans la composition des trains de plaisir, qui s'adressent à une clientèle visant à l'économie avant tout, ne doivent pas nécessairement entrer les voitures de 1^{re} classe. Celles-ci peuvent, au contraire, être les seules demandées et, par suite, les seules admissibles pour d'autres trains spéciaux mis à la disposition de certains groupes de voyageurs.

SECTION II.

De l'admissibilité des personnes au transport.

Les dispositions des articles 70 à 78 reproduisent, à peu de chose près, les prescriptions des règlements actuellement en vigueur en Belgique et dans les pays étrangers. Leur objet a paru assez important pour être consacré par la loi.

Les articles 70 et 71 obligent les voyageurs à se pourvoir d'un billet, avant de prendre place dans le train, et de le représenter à toute réquisition des agents de

l'administration. Le paiement du prix du parcours ou du double de ce prix, depuis le moment où le voyageur en défaut est monté en voiture, ou à partir du point d'origine du train, n'est pas imposé à titre de peine, mais bien de réparation civile. C'est une espèce de clause pénale, destinée à préserver ou à indemniser le chemin de fer des fraudes nombreuses dont il peut être victime.

Il est évident que l'article 71 serait applicable si le voyageur ne représentait qu'un billet altéré ou périmé. Avoir un billet non valable ou ne pas avoir de billet, c'est absolument la même chose.

Lorsque le voyageur prouve qu'il a perdu son billet, il peut néanmoins être tenu à payer le prix du voyage, parce que sa négligence expose le chemin de fer à un préjudice, le billet perdu ayant pu être utilisé par un autre voyageur qui aurait ainsi profité du transport sans payer aucune rétribution.

L'article 71 s'exprime d'une manière facultative pour permettre aux règlements d'appliquer avec modération et en proportion des cas de fraude, plus ou moins fréquents, les mesures que le projet autorise.

C'est aussi d'une manière facultative que l'article 72 fixe le moment où les guichets pour la délivrance des billets sont fermés. Dans les petites stations, en effet, il n'y a presque jamais d'inconvénient à laisser les guichets ouverts jusqu'au dernier moment.

L'article 73 ne nécessite aucune explication.

Les articles 74 et 75 méritent, au contraire, de nous arrêter. Ils supposent que le contrat de louage de services est conclu entre le chemin de fer, qui a délivré le billet pour un train déterminé, et le voyageur, qui a payé le prix. Ce contrat doit être exécuté par le chemin de fer, mais seulement comme tout contrat, dans la mesure du possible. (*Voir Dalloz, Rép., V^{is} Voirie par chemin de fer, n° 576.*)

Il peut arriver que le train, tel qu'il est formé, ne contienne pas assez de places disponibles. On complète alors le train en ajoutant des voitures. Cette mesure n'est pas toujours praticable. Le nombre de voitures dont on peut composer un train est limité par la puissance de traction de la machine, la nature des voies à parcourir et la vitesse obligatoire du train. Les règlements sur la police des chemins de fer doivent défendre de dépasser cette limite qui intéresse la sécurité des voyageurs. D'autre part, le chemin de fer n'est pas partout à même de compléter les trains en y ajoutant des voitures. Il existe de petites stations où il n'y a pas de voies de garage, et où, à plus forte raison, il n'y a pas de réserve de voitures. Il y en a d'autres, plus importantes, dans lesquelles existent une ou plusieurs voies de garage, mais où ne se trouve pas de réserve de voitures, parce que les besoins normaux de l'exploitation ne l'exigent pas. Enfin, il y a des trains rapides qui ne s'arrêtent dans certaines stations, même pourvues de voies de garage et de réserve de voitures, que le temps strictement nécessaire pour laisser descendre et monter les voyageurs, ou simplement pour prendre de l'eau. Compléter le train, en y ajoutant des voitures, nécessiterait des manœuvres qui ne peuvent se faire dans le temps restreint accordé pour l'arrêt.

Dans ces divers cas, le chemin de fer a fait tout ce qu'il a pu pour exécuter le contrat vis-à-vis de tous les voyageurs munis de billets ; le défaut de places dis-

ponibles ne lui est pas imputable, et le voyageur qui ne peut prendre le train sur lequel il avait compté est en droit de réclamer seulement la restitution du prix de son billet.

C'est ce que déclarent les articles 74 et 75, dont la disposition se retrouve dans le règlement général des chemins de fer de l'Allemagne et dans tous les règlements des chemins de fer en Angleterre. (*Voir notamment Règlement du Great Western Railway, en date du 1^{er} septembre 1864, approuvé par le Ministre du Commerce.*)

L'arrêté du 24 novembre 1825, sur le service des messageries, ordonne à l'administration, pour le cas où la voiture a un chargement complet, de mettre à la disposition des voyageurs une voiture supplémentaire qui part en même temps. Il ne faut pas songer à imposer au chemin de fer une obligation analogue, qu'il aurait à remplir à l'aide d'un train supplémentaire. On n'organise pas, on ne met pas en marche un train de chemin de fer, comme on attelle et comme on fait partir une diligence. Dans les stations intermédiaires, l'organisation des trains supplémentaires est presque toujours impossible et il faut, du reste, respecter les intervalles prévus par les règlements pour le départ et la circulation des trains allant dans la même direction. Enfin, le sacrifice qu'on imposerait au chemin de fer serait hors de toute proportion avec le désagrément qu'un ou plusieurs voyageurs peuvent éprouver de devoir attendre l'heure de départ d'un autre train.

Le contrat ne pouvant être exécuté au profit de tous ceux qui ont reçu des billets, à qui donner la préférence? L'article 75 indique la règle à suivre. Il est juste de favoriser les voyageurs qui ont la plus grande distance à parcourir, le retard étant pour eux le plus préjudiciable. En cas de distance égale, le projet attribue les places disponibles aux voyageurs qui se sont pourvus les premiers de leurs billets, et l'antériorité des billets se constate facilement, car, d'après l'article 70, ils doivent porter, entre autres mentions, un numéro d'ordre. Souvent, la grande affluence du public mettra le chef de station dans l'impossibilité de faire respecter les règles équitables admises par l'article 75. Leur inobservation, non imputable aux agents du chemin de fer, ne saurait justifier une réclamation de la part des voyageurs. C'est ce résultat que le projet a eu en vue en imposant l'exécution de l'article 75 pour « autant que possible. »

L'article 76 accorde au voyageur le droit d'échanger son billet contre un billet d'une classe supérieure du même train. Le projet n'est pas aussi absolu, quand il s'agit de permettre au voyageur, muni d'un billet délivré pour un train ordinaire, de prendre place dans un train express. Cette faculté peut présenter des difficultés d'application, gêner le contrôle de l'administration sur ses agents inférieurs et favoriser des fraudes. Les règlements pourront subordonner cette faculté à des conditions propres à empêcher les abus.

L'article 77 contient trois dispositions ayant une certaine importance pratique.

Les billets étant délivrés pour une des classes de voitures et non pas pour des places déterminées dans telle ou telle voiture, l'installation des voyageurs ne saurait se faire sans confusion, désordre ou conflit, si les agents de l'administration n'intervenaient pas. Le § 1^{er} de l'article 77 déclare que les voyageurs prennent place sur les indications de ces agents.

Cette disposition, nous en avons l'assurance, sera appliquée avec intelligence et modération. Le projet a cependant cru devoir mettre au pouvoir des agents de l'administration une limite, dans deux cas que précisent les §§ 2 et 3 de l'article 77. Il est défendu de séparer, contre leur gré, et sous aucun prétexte, la femme de son mari, ou les jeunes gens, âgés de moins de dix-huit ans, de la personne sous la garde de laquelle ils voyagent. Cette disposition a paru d'autant plus nécessaire que, dans une occasion récente, les agents de l'administration ont voulu imposer une pratique contraire, et que leur prétention a donné lieu à une poursuite judiciaire portée successivement devant trois degrés de juridiction. (Arrêt cass., 24 juin 1772. *Pasicrisie belge*, 1872. I, 452.)

Faisant d'un usage pratiqué généralement une obligation légale, l'article 77 prescrit au chemin de fer de mettre à la disposition des dames un compartiment spécial pour chaque classe de voitures.

L'article 78 confirme aussi ce qui existe actuellement. S'il n'interdit pas de fumer dans les voitures de troisième classe, c'est que les voyageurs qui occupent ces voitures ont généralement l'habitude de fumer. Les dames ne peuvent se plaindre; il leur est loisible de prendre place dans le compartiment spécial qui, pour la troisième classe comme pour les deux autres, leur est destiné.

SECTION III.

Du transport des bagages.

Les bagages, c'est-à-dire les objets à l'usage personnel du voyageur, sont transportés par le même train, au prix stipulé par les tarifs.

En principe, les bagages doivent être remis aux agents de l'administration et inscrits dans ses registres (art. 79).

A la différence de l'expéditeur, le voyageur n'est tenu à aucune déclaration au sujet de la nature des objets contenus dans ses malles et colis, mais il peut, comme l'expéditeur, vouloir se réserver une indemnité complète en cas de perte, d'avarie ou de retard; il doit alors aviser l'administration de ses intentions au moment de la remise des bagages (art. 80).

L'article 80 indique, dans les mêmes termes que l'article 72, le temps pendant lequel les guichets sont ouverts pour la délivrance des bulletins, qui servent à constater la remise des bagages au chemin de fer et qui présentent les mêmes avantages que le récépissé prévu par l'article 58, pour le service des marchandises.

Les articles 81 et 82 accordent aux voyageurs une double faveur.

La seconde de ces dispositions leur permet de faire admettre, comme bagagés, des marchandises et des objets mobiliers, à la condition que leur poids, leur volume et leur nature ne soient pas un obstacle au transport par les trains de voyageurs.

L'article 81 déroge au principe que les bagages doivent être inscrits et qu'ils sont soumis à une taxe. Le voyageur peut garder auprès de lui dans les voitures, sans payer de rétribution, des objets dont le poids n'excède pas 25 kilogrammes et qui n'occasionnent ni gêne, ni incommodité aux autres voyageurs. La loi exclut formellement les armes chargées; elle exclut virtuellement les chiens et les autres

animaux, puisqu'ils ne peuvent être assimilés aux *objets* dont l'article 81 autorise l'introduction dans les voitures.

Le voyageur n'étant astreint à aucune déclaration, relativement aux objets contenus dans ses bagages, dans les paquets, sacs, etc., qu'il est autorisé à garder auprès de lui, ou dans les colis que l'article 81 assimile aux bagages, le chemin de fer n'a pas le droit de vérifier la nature de ces objets pour les soumettre à l'application de certains tarifs qui lui seraient plus favorables. Le projet écarte ainsi la prétention que l'administration a quelquefois manifestée par ses règlements d'imposer à la taxe spéciale du tarif-finances les valeurs et espèces renfermées dans les malles, sacs ou sacoches que les voyageurs conservent auprès d'eux dans les voitures. (*Voir* art. 9, Règlement du service des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'État, en date du 23 janvier 1867.) Les investigations qu'il faudrait autoriser pour assurer l'exécution d'une semblable disposition seraient gênantes et même humiliantes pour les voyageurs. Nous aurons plus tard, en parlant de l'article 100, à apprécier le correctif mis par le projet au droit étendu qu'il accorde au voyageur de comprendre parmi ses bagages, sans déclaration ni rétribution, les valeurs et objets précieux.

L'article 81 suppose que le voyageur a été admis au transport dans les conditions ordinaires. S'il sollicitait les faveurs d'un tarif à prix réduit, un abonnement par exemple, le chemin de fer pourrait, en vertu de l'article 69, mettre comme condition que l'abonné s'engage à payer, pour les espèces et valeurs, la taxe du tarif-finances. Le chemin de fer se défendrait ainsi contre l'établissement d'un service de messagers pour le transport de métaux précieux et des valeurs au porteur, service qui constituerait une atteinte et même une fraude à ses tarifs-finances.

Le projet devait prévoir le cas où les voyageurs violeraient la défense des règlements de police, qui interdisent le transport des matières nuisibles ou dangereuses (art. 83). Si le chemin de fer a des motifs sérieux de présumer la présence de matières semblables parmi les bagages et les marchandises qui y sont assimilées, ou dans les objets que le voyageur garde auprès de lui, l'ouverture des colis peut être exigée, à tout moment, avant, pendant ou après le voyage (art. 84). Ici, comme dans le cas analogue de l'article 43, et par les motifs que nous avons exposés, le chemin de fer a non-seulement le droit, mais encore le devoir de refuser de commencer ou de continuer le transport, s'il découvre dans les colis des matières dont le transport est interdit, ou si le refus du voyageur de laisser ouvrir les colis fait présumer la présence de ces matières.

Quand le voyageur ne consent pas à la visite de ses bagages, le projet, mû par des scrupules qu'il ne devait pas avoir à l'occasion des marchandises, n'accorde pas au chemin de fer le droit de procéder d'office à l'ouverture des colis, à l'intervention d'un officier de police. Il doit les transmettre à l'autorité judiciaire compétente, comme pièces à conviction de la contravention soupçonnée. Une déclaration n'étant pas exigée pour les bagages, la contravention existe seulement si le colis a été accepté au transport; ce ne sera donc que dans ce cas qu'il y aura lieu à saisie.

SECTION IV.

Des bagages déposés dans les gares.

L'article 85 impose à tout chemin de fer une mesure que l'État a déjà adoptée depuis quelque temps, et dont la pratique a fait apprécier l'utilité. Dans chaque station, le chemin de fer est obligé d'avoir un local spécial où les colis non réclamés, après l'arrivée du train, sont placés d'office en dépôt, et où les voyageurs peuvent aussi mettre leurs bagages en sûreté, soit avant le départ, soit après l'arrivée.

Il est superflu de faire ressortir les avantages et les facilités que l'article 85 procure aux voyageurs. Aussi le chemin de fer est-il en droit de lever sur les objets déposés une taxe spéciale, à raison des soins et des responsabilités qu'il assume en dehors du contrat de transport.

SECTION V.

Responsabilité du chemin de fer envers les voyageurs.

Les dispositions de cette section peuvent être divisées en trois catégories. Les articles 86 à 88 sont relatifs à la responsabilité du chemin de fer, en ce qui concerne les voyageurs; les articles 89 à 100 déterminent sa responsabilité, en cas de perte, d'avarie ou de remise tardive des bagages; l'article 101 est spécial aux bagages mis en dépôt, conformément à l'article 85.

L'article 86 prend une précaution peut-être excessive, en prohibant toutes stipulations réglementaires dont l'effet serait de modifier la responsabilité qui incombe au chemin de fer, du chef des accidents éprouvés par les voyageurs.

La commission n'a pas voulu que le moindre doute pût jamais s'élever sur l'inadmissibilité absolue de toute dérogation aux règles des articles 1582, 1583 et 1584 du code civil.

Une question qui a donné lieu à des controverses est tranchée par les articles 87 et 88; c'est celle de savoir si le chemin de fer est tenu à des dommages-intérêts, et dans quelles mesures, pour le cas où le voyage est interrompu ou retardé.

Le règlement du service des voyageurs sur les chemins de l'État dit à son article 5 :

« En cas de retard dans l'arrivée à destination ou aux lieux de correspondance, les voyageurs n'auront droit à un dédommagement que pour autant qu'il y ait faute imputable à l'administration, et ce dédommagement ne pourra, pour quelque raison que ce soit, excéder le prix du transport. »

« Le départ ou l'arrivée tardive d'un train, » porte le § 24 du règlement général des chemins de fer de l'Allemagne, « ne donne aucun droit contre le » chemin de fer. Un parcours inachevé ou interrompu ne donne droit qu'à la » restitution des frais de transport afférents au parcours non effectué. »

Enfin, les règlements des chemins de fer en Angleterre (voir notamment le règlement du *Great Western Railway*) contiennent la stipulation suivante :

« Les tableaux des trains publiés par la compagnie n'ont pas d'autre but que » d'indiquer les heures auxquelles les voyageurs sont certains d'obtenir des

» coupons au départ des diverses stations, étant entendu que les trains ne
 » partent pas avant les heures fixées. Autant que cela est praticable, on fera
 » tout ce qui est possible pour assurer la régularité, mais les directeurs déclarent
 » que la compagnie ne garantit pas le départ et l'arrivée des trains aux heures
 » indiquées, et qu'elle n'est pas responsable des pertes, désagréments ou dom-
 » mages qui pourraient être la conséquence de retards ou d'empêchements. »

D'autre part, quelques décisions judiciaires (v. notamment jug. trib. Namur, 2 juin 1871 ; *Belg. jud.*, XXXII, p. 459) ont non-seulement refusé de reconnaître à l'article 8 du règlement ministériel du 25 janvier 1867, soit le caractère d'une disposition prise en vertu de la loi, soit la valeur d'une stipulation contractuelle ; mais, croyant faire l'application des principes du droit commun, elles ont pris égard à la qualité du voyageur et à la nature ou à l'importance de ses affaires pour déterminer la hauteur de l'indemnité.

Les articles 87 et 88 n'ont adopté ni la solution des règlements belges, allemands et anglais, ni la doctrine des décisions auxquelles nous venons de faire allusion.

Il est inexact de dire, avec les règlements anglais et allemands, que, en fixant les heures d'arrivée des trains, les chemins de fer ne prennent aucun engagement envers les voyageurs. L'arrivée à une heure déterminée est souvent la condition d'un voyage ; si le voyageur n'avait pas eu la certitude de l'accomplissement de cette condition, il ne se serait pas mis en route, ou il aurait pris la précaution de se mettre en route plus tôt, ou par une autre voie. Ce système n'est pas équitable ; il laisse sans réparation un préjudice qui peut être la suite de la faute ou de la négligence de l'administration ou de ses agents. Il est dangereux, parce qu'il favorise les contraventions aux dispositions des règlements qui ont pour but d'assurer la régularité du service, condition essentielle de la sécurité des voyageurs.

Le projet pose donc en principe que le chemin de fer est responsable de l'interruption du voyage ou de l'arrivée tardive du train, soit à destination, soit aux lieux de correspondance. Comme l'heure de l'arrivée, indiquée sans réserve par les livrets réglementaires, est un engagement qui fait partie du contrat de louage de services, et qu'aucune circonstance ne permet de supposer, *à priori*, que l'inexécution de cet engagement a une autre cause que la faute ou la négligence de l'obligé, l'article 1147 du code civil reste applicable. Le chemin de fer est seulement à l'abri de reproche, s'il établit que l'interruption du voyage ou le retard provient de la force majeure, ou, ajoute l'article 87, d'un fait imputable aux agents d'un chemin de fer étranger.

L'application stricte des principes aurait eu pour effet de laisser les chemins de fer belges garants des agissements des chemins de fer étrangers, qu'ils se sont substitués pour continuer le voyage, ou auxquels ils ont succédé en prenant fait et cause pour eux, sauf le droit de leur intenter une action récursoire. Le projet n'a pas fait cette situation aux chemins de fer belges, auxquels la différence de législation pourrait fermer tout recours utile contre les chemins de fer étrangers.

L'article 87 affirme, on le voit, le principe de la responsabilité des chemins de fer que les règlements anglais et allemands repoussent d'une manière absolue.

Il s'écarte aussi des règlements belges qui limitent, dans tous les cas, le dédom-

magement à la restitution du prix de transport. Cette limitation des dommages-intérêts, que nous avons approuvée quand il s'est agi de la remise tardive des marchandises, pour les raisons et avec les correctifs indiqués, est ici tout à fait injustifiable. L'expéditeur n'a pas droit, d'après le projet, de réclamer une indemnité proprement dite, du chef de la non arrivée de sa marchandise à jour fixe, parce que le préjudice qu'il a éprouvé exceptionnellement, à la suite du retard, n'a pu être prévu par le chemin de fer, à défaut de tout avertissement de l'intérêt que l'expéditeur attachait, dans la circonstance, à l'exactitude absolue de la remise. Quant au dommage que le retard du train est susceptible de causer au voyageur, il a pu être prévu au moment du contrat ; c'est, en définitive, le préjudice qui résulte de tout voyage manqué, et ce préjudice n'est pas réparé par la seule restitution du prix du transport.

Le projet, tenant compte des principes juridiques et de l'équité, admet le voyageur qui justifie de l'intérêt qu'il avait à arriver à l'heure réglementaire, à réclamer du chemin de fer une indemnité qui comprend le remboursement de toutes les dépenses rendues inutiles par l'interruption du voyage ou le retard, et de celles qui sont la conséquence directe de l'un ou l'autre de ces événements.

Cette disposition accorde au voyageur beaucoup plus que les règlements en vigueur, mais elle ne lui donne pas tout ce que le jugement du tribunal de Namur, cité ci-dessus, paraît lui avoir concédé. Elle refuse au voyageur le droit de réclamer des dommages-intérêts, à raison de circonstances déduites de sa qualité, de sa profession ou du but de son voyage, toutes circonstances ignorées du chemin de fer au moment du contrat, et dont l'appréciation conduirait à des conséquences quelquefois arbitraires, souvent exagérées et toujours disproportionnées au bénéfice minime que le chemin de fer a retiré du transport.

L'article 87 tend à faire application à cette matière des principes du droit commun, et la commission aurait pu se borner à substituer à la rédaction adoptée le simple rappel de l'article 1150 du code civil, s'il ne lui avait paru préférable de fermer la porte à toute controverse, en indiquant les bases du dédommagement.

Pour faire apprécier la portée de l'article 87, il peut être utile d'insister sur les conséquences de son application.

Parmi les dépenses dont le voyageur sera tout d'abord indemnisé, figure le prix de son coupon qui lui sera restitué en entier, lorsque l'interruption du voyage ou l'arrivée tardive équivaut à un voyage totalement manqué.

Si le voyageur, en cas d'interruption de voyage, prend pour arriver à destination une autre voie de transport, la restitution du coupon sera partiellement accordée, en tenant compte de la distance parcourue avant l'interruption.

En sus du prix du coupon, et en suivant les distinctions faites ci-dessus, le voyageur pourra également obtenir le remboursement des dépenses accessoires qu'il a faites pour et pendant le voyage interrompu ou retardé.

Enfin, il sera indemnisé de tous les frais qu'il a forcément dû faire pour parer aux inconvénients résultant de l'interruption du voyage ou de l'arrivée tardive, frais du voyage en retour jusqu'à la station d'origine, prix du transport par une

autre voie, frais de séjour et tous autres frais qu'il est impossible d'énumérer en détail, parce qu'ils varient suivant les cas, mais qui doivent être la conséquence directe et nécessaire de l'événement.

Par contre, l'article 87 repousse toute réclamation fondée sur la perte que le voyageur a éprouvée, ou le gain dont il a été privé, à la suite du voyage manqué ou retardé et qui proviendraient, soit de son absence à une foire, à un marché, à une Bourse, à un rendez-vous d'affaires, soit de son éloignement prolongé du lieu de son domicile, de son comptoir, de son usine. Ces conséquences de l'inexécution du contrat n'ont pu être prévues par le chemin de fer lorsqu'il a conclu le contrat de transport, et, d'après l'article 1150 du code civil, elles ne peuvent influencer sur le taux des dommages-intérêts. Les difficultés et les hasards de l'exploitation justifieraient des atténuations aux principes du droit commun; à plus forte raison doivent-ils faire repousser un système qui tendrait à en exagérer les conséquences.

Les articles 89 à 100 règlent la responsabilité des chemins de fer en ce qui concerne les bagages.

L'économie de ces articles est, sauf en quelques points, la même que celle des articles 53 et suivants spéciaux au service des marchandises. Le voyageur, comme l'expéditeur, n'obtient une garantie complète de la conservation de ses bagages, ou de la remise à l'arrivée du train, que moyennant une déclaration faite au moment de l'inscription des colis. Pour les autres cas, les règlements peuvent stipuler un remboursement ou une indemnité limités.

Nous n'avons rien à ajouter aux développements que nous avons donnés à l'exposé de ce système. Il ne nous reste qu'à préciser les modifications qu'il a reçues dans son application au service des bagages.

L'article 90 permet au voyageur de déclarer seulement la valeur de ses bagages, tandis que l'article 53 autorise l'expéditeur à évaluer le préjudice qu'il éprouverait dans le cas de perte ou d'avarie des marchandises, ce qui comprend, comme nous l'avons expliqué, non-seulement la valeur des marchandises elles-mêmes, mais aussi le dommage consécutif que la privation ou l'avarie des marchandises peut faire éprouver à leur propriétaire.

Si, d'après l'article 90, les déclarations du voyageur ont moins de portée et donnent naissance à des droits moins étendus, c'est que l'on ne comprend pas quel dommage le voyageur aurait à prévoir, de quel dommage le chemin de fer aurait à lui tenir compte pour le cas où les bagages, c'est-à-dire les objets à l'usage personnel du voyageur, seraient perdus ou avariés, si ce n'est le dommage résultant de la privation ou de l'état défectueux de ces objets et qui est complètement réparé par le remboursement de leur valeur totale ou partielle.

La taxe supplémentaire, due par le voyageur, en vertu de l'article 91, est notablement inférieure à celle imposée à l'expéditeur par l'article 56. Le risque garanti par le chemin de fer est moindre quand il s'agit de bagages, puisqu'il ne répond que de la valeur de l'objet lui-même. De plus, les soins ordinaires que le chemin de fer est obligé d'apporter à la conservation des bagages, en vertu du contrat et moyennant le prix du port, doivent être plus attentifs et sont plus aisés que les soins ordinaires qu'il est requis de donner aux marchandises. La rétribu-

tion supplémentaire payée par le voyageur pour le surcroît de soins, d'attention et de responsabilité doit donc être moins élevée.

L'article 93 fixe, au minimum, à quinze francs par kilogramme la somme à laquelle les règlements peuvent limiter l'indemnité du chef de la perte des bagages dont la valeur n'a pas été déclarée au moment de l'inscription. Ce chiffre est supérieur à celui fixé par les règlements actuels qui n'accordent que six francs par kilogramme. Les règlements allemands ont admis le chiffre de deux thalers par livre ; les règlements italiens, celui de cinq livres par kilogramme. Quand on met le multiplicateur de quinze francs en relation avec le poids ordinaire d'une malle de voyage, 25 à 50 kilogrammes, on voit que le voyageur recevra une indemnité de 375 à 750 francs, somme suffisante, le plus souvent, pour couvrir la valeur des objets perdus ou avariés. La restitution ne sera incomplète que si la malle renferme des effets d'une grande valeur, des vêtements somptueux, des cachemires, des dentelles, des bijoux. C'est là un cas exceptionnel et le voyageur ne peut équitablement réclamer du chemin de fer la réparation d'un dommage que celui-ci n'a pu prévoir et dont il n'a pas été mis à même de préserver le voyageur, en prenant des mesures de surveillance et de garde en rapport avec le risque assumé. Nous n'insistons pas davantage sur ce point, au sujet duquel nous nous sommes étendus assez longuement en discutant les motifs des articles 54 et 55. Ajoutons cependant aux autorités que nous avons invoquées, à l'appui du système de la limitation des dommages-intérêts le règlement du Châtelet en date du 16 juin 1681, l'arrêt du conseil du 7 août 1775 et la loi des 23-24 juillet 1795, qui successivement ont limité à 150 livres les dommages-intérêts dus pour les objets transportés par les voitures publiques ou les messageries nationales sans déclaration de valeur. (*Voir* Alauzet, sur l'art. 107 du code de commerce, n° 412 et suiv.)

Quant aux articles 94 à 98, nous nous bornons aussi à rappeler les dispositions identiques des articles 57 à 62 et les explications que nous avons données à leur occasion.

Les articles 99 et 100 doivent nous arrêter un moment, leur objet étant spécial au service des bagages.

Les dispositions qui déterminent la responsabilité du chemin de fer en cas de perte, d'avarie ou de remise tardive des bagages, conformément au système général proposé pour les marchandises, ne peuvent s'appliquer qu'aux objets confiés directement à l'administration. C'est de ces objets seuls que le chemin de fer a la garde, c'est à ces objets seuls que peut s'étendre sa surveillance, c'est en vue de la conservation de ces objets seuls qu'il a été appelé à prendre les mesures de précaution nécessaires. Les malles, sacs de voyage, etc., etc., que le voyageur conserve auprès de lui, en vertu de la disposition toute de faveur de l'article 81, ne font pas la matière du contrat entre le voyageur et le chemin de fer. Non-seulement celui-ci ne retire aucun profit de leur transport, mais il en ignore même l'existence. Il n'a ni le devoir ni même le droit de s'en occuper ; il n'a, à l'égard de ces objets, le rôle ni du voiturier chargé de transporter, ni du dépositaire chargé de conserver et de rendre. Les articles 103 et 104 du code de commerce paraissent donc inapplicables.

Nous n'ignorons pas que des auteurs et des arrêts, se fondant sur les arti-

cles 1782 et 1952 du code civil, ont déterminé la responsabilité du voiturier, en ce qui concerne les objets que le voyageur conserve auprès de lui dans les voitures publiques, par les règles du dépôt nécessaire, et ont assimilé, dans ce cas, la position du voiturier à celle de l'hôtelier et de l'aubergiste. Nous n'avons pas à disenter cette opinion. Nous nous bornons à y opposer les paroles de Regnaud de Saint-Jean d'Angely au conseil d'État : « A l'égard des petits paquets que les » voyageurs portent avec eux, c'est à eux à y veiller ; l'entrepreneur n'en répond » pas. » (*Voir* Loqué, t. VII, p. 172, éd. belge). On sait, du reste, que la jurisprudence a introduit des atténuations au principe de la responsabilité de l'hôtelier et de l'aubergiste, dans le cas où les objets volés ou endommagés sont d'une valeur assez importante pour que la prudence eût dû commander au voyageur de les remettre à l'hôtelier ou à l'aubergiste au lieu de les laisser dans une des chambres de l'hôtel ou de l'auberge. (*Voir* Observations du tribunal sur l'article 1952. Loqué, t. VII, p. 315.)

Quoi qu'il en soit, en supposant que le voiturier ordinaire ait la responsabilité des objets qui ne lui sont pas remis par les voyageurs, encore serait-il inéquitable d'imposer la même responsabilité au chemin de fer. Ce système supposerait, contrairement à la réalité, que les agents de l'administration puissent exercer, avec la même facilité et la même exactitude, sur les personnes si nombreuses qui ont accès dans les gares et les voitures, les droits de surveillance et de contrôle, d'admission et d'exclusion qui appartiennent aux entrepreneurs de messageries sur les voyageurs, en nombre limité, qui prennent place dans leurs voitures. Aussi l'article 99, partant de l'idée que les objets gardés par le voyageur ne forment pas la matière d'un contrat de transport ou de dépôt, ne soumet le chemin de fer qu'à la responsabilité des articles 1582, 1583 et 1584 du code civil. La faute, et, à plus forte raison, le dol de l'administration ou de ses agents, une fois établis par le voyageur, celui-ci sera en droit de réclamer la réparation de la perte ou de l'avarie. L'article 99 ne parle pas du retard, parce qu'il est impossible de concevoir l'obligation du chemin de fer de remettre au voyageur des objets dont celui-ci a gardé la possession.

L'article 425 n° 1 du code de commerce et les §§ 27 et 29 du règlement général des chemins de fer d'Allemagne, consacrent, sous les mêmes restrictions, le principe de l'article 99 du projet. L'article 9 du règlement de l'État belge paraît vouloir aller plus loin que l'article proposé ; il déclare, sans réserve, que les objets non enregistrés sont transportés aux risques et périls du voyageur auquel ils appartiennent. Il en est de même de l'arrêté pris par le Ministre du commerce de l'empire français, le 20 août 1857 (*voir* Dalloz, *Répertoire*, V^{is} *Voirie par chemin de fer*, n° 450), où il est dit que « pour les sacs d'espèces et pour les » autres objets dont les voyageurs ne se dessaisissent pas, les compagnies sont » affranchies de toute responsabilité en cas de perte ; » des règlements des chemins de fer italiens (*voir* notamment Règlement des chemins de fer de la Haute-Italie, art. 25), et des chemins de fer anglais (*voir* Règlement du *Great Western Railway*) qui déclarent que ces objets sont transportés sous la seule responsabilité des voyageurs.

La disposition de l'article 100 a pour but d'atténuer les conséquences excessives que pourrait amener l'exercice de la faculté accordée au voyageur, par les

articles 77, 81 et suivants du projet, d'insérer parmi les bagages ou dans les colis, qu'il garde auprès de lui, des choses précieuses, sans déclaration ni rétribution. Il serait inadmissible que cette faculté, déjà préjudiciable aux chemins de fer, dont elle met en échec les tarifs de finances, pût encore avoir pour résultat d'accroître les conditions ordinaires de sa responsabilité.

En principe, le chemin de fer est garant de la conservation des bagages, c'est-à-dire des objets à l'usage personnel du voyageur. Le chemin de fer a pu prévoir à l'avance les conséquences limitées de cette garantie, en échange de laquelle il a reçu une rémunération très-modérée comprise dans le prix de transport. Le risque serait tout à fait imprévu, et la compensation vraiment dérisoire, si l'on appliquait l'obligation de garantie aux objets précieux et aux valeurs que, sous prétexte de bagages, le voyageur fait transporter soit dans les termes des articles 80 et 82, soit en vertu de l'article 81. L'article 100 condamne cette exagération et réduit la responsabilité du chemin de fer aux proportions que lui donnent l'équité et l'article 1150 du code civil. A moins d'une déclaration de valeur, le chemin de fer n'assume aucune garantie à l'égard des métaux précieux, en lingots, ouvrés ou monnayés, des pierres fines non montées, des billets de banque et autres papiers-valeurs, et le voyageur n'est pas admis à les faire comprendre dans la liquidation des indemnités qui lui sont dues en cas de perte. Il en est de même des bijoux s'ils ne sont pas à son usage personnel ou à celui de sa famille. Dans le cas contraire, ils rentrent dans la définition des bagages; le voyageur a pu, sans fraude et sans imprudence, les confondre avec ses hardes et effets, et le chemin de fer a pu en prévoir la présence éventuelle dans les malles, colis et paquets transportés.

L'article 100 est applicable, dans tous les cas, un seul excepté, celui de vol constaté à charge des agents du chemin de fer. Ici l'imprudence du voyageur n'est plus à considérer; elle disparaît devant l'imprudence plus grande de l'administration qui a égaré sa confiance sur des préposés infidèles.

La jurisprudence tend, même en l'absence de toute convention ou de toute stipulation réglementaire, à restreindre la responsabilité des voituriers, entrepreneurs de messageries et chemins de fer, dans les termes de l'article proposé, sauf une modification que nous n'avons pas cru devoir admettre, relativement aux sommes d'argent qui peuvent être considérées comme nécessaires aux dépenses du voyage. (*Voir* Alauzet, nos 426, 427. Bédarride, n° 465. Dalloz, *Répertoire*, V^{is} *Voirie par chemin de fer*, n° 455.) Pour ces sommes, comme pour les autres valeurs non déclarées, il y a, de la part du voyageur, imprudence à les placer dans des malles, colis et paquets, alors qu'il lui est possible d'éviter tout dommage en les gardant sur lui. Combien, du reste, dans l'application, ne peut-il y avoir d'appréciations diverses sur les sommes qui peuvent être nécessaires à tel ou à tel voyage, et à quel chiffre considérable ne pourrait-on pas quelquefois les faire monter, en augmentant hors de toute prévision et, par suite, contre tout équité, la responsabilité du chemin de fer?

Après avoir réglé la responsabilité du chemin de fer pour les bagages en cours de transport, le projet s'occupe, dans l'article 101, des colis mis en dépôt dans les gares en vertu de l'article 85.

Une distinction est nécessaire. Ou bien les colis, avant d'être mis en dépôt,

soit d'office, soit à la demande du voyageur, ont été inscrits en vue du transport ; dans ce cas, rien n'est changé à la responsabilité du chemin de fer, les colis devant être considérés comme étant en cours de transport, dès le moment de leur inscription, jusqu'à celui où ils sont définitivement remis à leur propriétaire. Ou bien le dépôt a lieu, indépendamment de toute admission des bagages au transport, ce qui peut arriver si le voyageur use de la faculté que lui donne l'article 83, à la station de départ, avant l'ouverture des guichets pour la délivrance des bulletins ; dans ce second cas, la responsabilité du chemin de fer est limitée à une somme déterminée, quinze francs par kilogramme, et le voyageur n'est pas admis à réclamer le droit d'évaluer à l'avance le dommage, conformément à l'article 90. Dans la pratique actuelle, comme dans les prévisions du projet, l'administration des locaux destinés au dépôt des bagages est confiée à des agents inférieurs dont on ne peut attendre que l'exécution de mesures ainsi que la tenue d'écritures peu compliquées, et la constatation des déclarations de valeur faites par le déposant ne rentre évidemment pas dans ces conditions. Le public obtient, du reste, une faveur sur laquelle il n'a pas le droit de compter, puisque le chemin de fer n'a la garde des bagages que lorsqu'il les a acceptés au transport. Il est juste de ne pas exagérer les proportions de cette faveur et d'en limiter les conséquences dans des bornes raisonnables. Fidèle, dans cette circonstance, au système général du projet qui tend à maintenir intact le principe des articles 1582, 1585 et 1584 du code civil, le dernier paragraphe de l'article 101, excepte les cas de fraude et de faute, et, pour ces cas, permet au déposant de réclamer un dédommagement dans les termes du droit commun.

La section du projet dont nous nous occupons ne stipule, comme on l'a vu, de clause d'irresponsabilité que dans les cas des articles 99 et 100. En dehors de l'article 89, dont nous avons réservé jusqu'ici l'examen, cette section n'établit pas non plus de cas spéciaux de déchéance ou de forclusion.

L'article 89 subordonne l'extinction de l'action des voyageurs contre le chemin de fer, à raison du transport des bagages, au fait seul de leur réception sans réserve, alors que l'article 105 du code de commerce exige en sus le paiement du prix de la voiture. Une jurisprudence constante a interprété cette seconde condition, en ce sens qu'il faut que le prix de la voiture soit payé après le transport effectué. Il résulterait de là que, si l'article 105 devait régir la matière des bagages, son application ne serait jamais possible, ceux-ci voyageant toujours en port perçu.

La commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu de se montrer aussi rigoureux. Le voyageur est dans de meilleures conditions que le destinataire pour constater l'identité et l'état de conservation des objets que le chemin de fer lui remet à l'arrivée. Le voyageur est à la fois expéditeur et destinataire ; il est au fait de l'état dans lequel les bagages se trouvaient au départ ; la moindre modification dans les enveloppes lui donnera l'éveil et provoquera, de sa part, soit des réserves, soit le refus de reprendre les colis. S'il en accepte la remise, on peut présumer qu'il a été satisfait de l'exécution du contrat de voiture et par suite déclarer éteinte toute action contre le chemin de fer à raison du transport.

L'article 89 n'astreint le voyageur à aucune formalité pour exprimer ou pour faire constater ses réserves. Il pourra les faire verbalement, en s'adressant aux

agents de l'administration préposés à la délivrance des bagages, et, en cas de contestation, en prouver plus tard l'existence par tous les moyens de droit, témoins compris.

Notre disposition déroge à l'article 103 du code de commerce seulement en ce qui concerne la condition du paiement du prix de la voiture après le transport. Comme l'article 103, l'article 89 est inapplicable si le fait, dont le propriétaire des bagages se plaint, après la réception, est le résultat de la fraude ou de l'infidélité, ou si la réception elle-même a été obtenue à l'aide de manœuvres artificieuses. Le projet a même cru devoir exclure la présomption tirée de la réception des bagages dans un cas où l'article 103 en maintient les effets, c'est-à-dire dans celui où la perte est la suite d'un vol commis pendant que les bagages se trouvaient sous la garde du chemin de fer, sans qu'il soit cependant établi que le vol a pour auteur une personne dont le chemin de fer doit répondre. Dans cette hypothèse, l'administration est seulement en faute de n'avoir pas empêché la soustraction dont le voyageur est victime, mais cette faute est si grave, les traces extérieures du vol, par exemple du vol à l'aide de fausses clefs, peuvent être si peu apparentes, qu'il semble équitable, pour l'application de l'article 89, d'assimiler ce cas à celui de la fraude ou de l'infidélité des agents mêmes de l'administration.

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS COMMUNES A TOUS LES SERVICES.

Les articles 102, 103 et 104 déterminent la compétence respective du Gouvernement, du Ministre des Travaux Publics et des administrations particulières des chemins de fer concédés, en ce qui concerne les règlements et les tarifs, et assurent au public, outre la garantie de l'intervention constante de l'autorité dans toutes les questions de transport par chemin de fer, celle de la publicité la plus étendue. Les motifs en ont été exposés dans les premières pages de ce rapport.

Les articles 113, 114 et 115 ont pour but de définir l'objet dans lequel se renferme la loi projetée ; nous en avons également précisé la portée.

Il nous reste à donner quelques explications sur les autres dispositions du chapitre III.

Le projet a admis que les règlements ne sont obligatoires qu'à partir du dixième jour après celui de leur insertion au *Moniteur*. Ce délai est celui qui est prescrit par la loi du 28 février 1845, et il est naturel de l'adopter pour tous les règlements prévus et autorisés par le projet, puisque tous intéressent la généralité des citoyens.

Il y a cependant un inconvénient sérieux à maintenir ce délai pour les règlements relatifs aux transports internationaux.

Le chemin de fer est exposé à devoir modifier subitement les conditions qu'il offre au public pour de semblables transports, à raison des changements introduits par les administrations étrangères dans leurs propres règlements. Le délai de dix jours pourrait quelquefois causer de singuliers embarras. C'est pourquoi le dernier paragraphe de l'article 104 autorise les administrations à déclarer leurs

règlements relatifs aux transports internationaux obligatoires dans les vingt-quatre heures de leur insertion au *Moniteur*.

La publication des tarifs fait l'objet des articles 105, 106 et 107.

Il n'est ni possible ni utile d'exiger la publication dans le journal officiel, de tous les tarifs, *in extenso*. Il paraît suffisant d'imposer à l'administration le devoir d'avertir le public que des modifications sont introduites aux tarifs existants, et de n'accorder un caractère obligatoire aux tarifs modifiés qu'à partir du dixième jour qui suit cet avertissement. Le public peut se renseigner exactement et complètement sur les diverses applications des tarifs, les articles 5 et 64 ordonnant au chemin de fer de les afficher dans chacune de ses stations.

Les articles 105 et 106 appliquent le même système aux horaires des trains de voyageurs. On s'est plaint souvent des changements apportés sans avertissement préalable aux heures de départ, d'arrivée ou de correspondance. Le projet, en imposant au chemin de fer l'obligation d'annoncer ces changements dix jours à l'avance, fait droit à un grief des plus légitimes.

Les modifications de tarifs exercent une influence notable sur les prix de vente des marchandises. Le dernier paragraphe de l'article 106 cherche, dans la mesure du possible, à empêcher que l'augmentation des prix de transport vienne surprendre le commerce et déranger ses spéculations. Il porte à un mois le délai ordinaire de dix jours fixé par le § 1^{er} du même article.

L'article 107 est également motivé par la nécessité de protéger le commerce contre les brusques changements de tarifs. Il suppose que l'administration, après avoir abaissé les prix, se décide à les relever. Les négociants ont dû s'attendre à ce que les tarifs abaissés seraient appliqués pendant un certain temps, et ils ont pu arrêter, en conséquence, les conditions de leurs marchés. Ce serait quelquefois leur causer un grand préjudice que de permettre au chemin de fer de changer, à des intervalles trop rapprochés, les bases de ses tarifs et de faire succéder rapidement les relèvements aux abaissements de prix. L'article 107 veut que l'application des tarifs abaissés ait au moins une durée de six mois.

Il va sans dire que les délais respectifs des articles 106 et 107 peuvent être confondus. Ainsi il sera loisible à l'administration de publier, dès le cinquième mois de la mise en pratique des tarifs abaissés, les tarifs nouveaux qui deviendront eux-mêmes obligatoires un mois après.

La portée des articles 108, 109, 110 et 111 ne se comprend qu'en mettant leurs dispositions en rapport avec celles de la section VI du chapitre I^{er} et de la section V du chapitre II.

Les articles 108 et 109 sont la sanction de l'obligation imposée à tout chemin de fer d'agréer les demandes de transport accompagnées de l'évaluation du préjudice à résulter de l'inexécution du contrat ou de la déclaration de la valeur de l'objet transporté. Le projet n'entend pas que les chemins de fer se dérobaient à cette obligation, soit en laissant le public dans l'ignorance des facultés avantageuses que lui accorde la loi, soit en refusant, dans un cas donné, d'en faire l'application. Dans la première hypothèse, le chemin de fer ne peut se prévaloir, vis-à-vis d'aucun expéditeur, destinataire ou voyageur, des stipulations que le projet permet d'insérer dans les règlements en vue de limiter la responsabilité. Dans la seconde hypothèse, le refus du chemin de fer d'exécuter et la loi et ses

propres règlements le fait déchoir du droit d'utiliser les mêmes stipulations à l'égard de l'expéditeur ou du voyageur dont il a décliné les déclarations et les évaluations. L'article 109 rend inefficaces les avis fréquents par lesquels l'administration informe actuellement le public qu'elle n'accepte plus, pour certaines destinations ou pendant un certain temps, les demandes d'expédition accompagnées de l'évaluation du préjudice à résulter du retard. Le projet a entendu faire équitablement la part du public et du chemin de fer : les facultés favorables accordées à l'un sont la compensation des droits concédés à l'autre. C'est un système dont l'équilibre est rompu si le chemin de fer ne l'accepte pas tout entier et qui doit alors tomber pour faire place aux règles du droit commun.

C'est également dans le but de maintenir l'exécution loyale d'autres dispositions de la loi que la commission a adopté l'article 110. Le projet, on le sait, soustrait les cas de faute à l'application de toutes les clauses qui modifient les conditions générales de la responsabilité du chemin de fer. Mais la faute doit être établie, à règle de droit, par l'expéditeur ou le voyageur. Le système du projet serait compromis dans la pratique si le juge, se contentant des allégations vagues du réclamant, se bornait à déclarer, par une espèce de formule, que le chemin de fer est en faute, sans motiver à cet égard sa décision par l'indication des circonstances qui caractérisent le fait imputé. L'article 110 fait un devoir strict au juge de préciser, d'une manière circonstanciée, les éléments constitutifs de la faute et frappe de nullité, comme non suffisamment motivées, les sentences qui ne satisferaient pas à cette condition. La cour de cassation appréciera, comme elle le fait dans toutes les matières du droit, si le juge du fonds a satisfait convenablement, d'après les espèces, aux exigences de la disposition dont il s'agit.

L'article 111 prévoit une difficulté à laquelle peut donner lieu l'application des principes admis par le projet au sujet de la responsabilité du chemin de fer en cas de perte, d'avarie ou de retard. Les législations étrangères, les règlements de chemins de fer étrangers, ainsi que les conventions offertes par les lignes étrangères aux lignes belges comme condition de l'établissement d'un service international, peuvent contenir à cet égard des stipulations moins favorables au public que celles du projet.

Il faut que les chemins de fer belges, à moins de supprimer, dans certains cas, le service international, puissent déroger, pour ce service, aux dispositions limitatives de la loi. L'article 111 restreint cependant la liberté des compagnies et de l'État. Ce n'est pas aux règlements particuliers des unes, ni aux arrêtés ministériels pris au nom de l'autre, que le projet confie le soin de déterminer la nature et l'étendue des dérogations permises pour le service international. Le projet exige la garantie d'un arrêté royal.

Nous terminons notre exposé par l'examen de la disposition de l'article 112 qui règle les conditions de la prescription.

Le projet distingue entre les diverses actions qui appartiennent à l'expéditeur, au destinataire ou au voyageur contre le chemin de fer, à raison du transport des personnes et des choses. Pour ce qui concerne la perte, l'avarie ou la remise tardive des marchandises et des bagages, l'article 112 se réfère à l'article 108 du code de commerce. La commission n'a pas trouvé dans la spécialité du mode de transport par voie ferrée des raisons suffisantes pour abréger, au profit du

chemin de fer, les délais de la loi générale. Elle a soumis à l'application de l'article 108, non-seulement l'action du chef de la perte ou de l'avarie, mais encore celle fondée sur le retard, afin de mettre la loi spéciale en concordance avec le projet de révision de code de commerce, dont l'article 57 comble une lacune constatée dans l'article 108 du code de commerce par la jurisprudence de la Cour de cassation. (*Voir Cass. belge, 14 janvier 1869. Belg. jud., 1869, p. 195.*)

Toutes les actions autres que celles motivées par la perte, l'avarie ou la remise tardive de l'objet transporté, doivent être intentées dans le délai uniforme de six mois. Il est impossible de laisser la matière régie par la prescription trentenaire. Ce serait exposer le chemin de fer à des recours tardifs, d'autant plus dangereux que la multiplicité et les conditions variables des faits qui concernent l'exploitation, sont de nature à faire perdre les souvenirs et les preuves des circonstances invoquées par le réclamant et à tromper le juge sur l'appréciation qu'il faut en faire.

Le projet fait une part égale au chemin de fer et au public. Le même délai de six mois éteint toutes les actions de l'administration contre l'expéditeur, le destinataire et le voyageur.

Les motifs que nous venons d'invoquer sont sans valeur, quand, au lieu d'une action fondée sur un fait exclusivement civil, l'action repose sur un fait qualifié crime, délit ou contravention. L'action qui appartient alors respectivement à l'expéditeur, au destinataire, au voyageur ou au chemin de fer est un accessoire de l'action publique et n'est prescrite que lorsque celle-ci est elle-même périmée.

Nous avons achevé l'exposé des diverses dispositions du projet. Nous serions heureux d'avoir réussi à démontrer qu'elles sont conçues dans l'esprit d'équité, dont la commission a toujours tâché de s'inspirer, qu'elles accordent au public des garanties complètes contre les exigences des chemins de fer et qu'elles établissent, au profit de ces derniers, des conditions moins strictes que celles imposées au voiturier ordinaire, dans les cas seulement où la nature des choses le commande.

Le Rapporteur,
A. VAN BERCHEM.

Le Secrétaire,
C. SCHEYVEN.

Le Président,
Chevalier HYNDRICK.

Loi sur les conditions des transports par chemin de fer.

CHAPITRE PREMIER.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.

SECTION PREMIÈRE.

Dispositions générales.

ART. 1^{er}. Un chemin de fer, ouvert au public pour le transport des marchandises, est tenu d'avoir trois services, l'un par exprès, l'autre à grande vitesse, le troisième à petite vitesse.

Les règlements déterminent les marchandises qui peuvent être admises au transport dans chacun de ces services, les conditions, les taxes et les frais accessoires.

Ils désignent les stations qui sont affectées aux diverses spécialités du trafic, soit au départ, soit à l'arrivée.

ART. 2. Le chemin de fer doit établir un service de camionnage pour la prise et la remise des marchandises à domicile, dans les localités dont la population agglomérée est d'au moins cinq mille habitants et qui ne sont pas éloignées de plus de trois kilomètres d'une station.

Les règlements déterminent les conditions et les taxes relatives à ce service, ainsi que les marchandises à l'égard desquelles il n'est pas obligatoire.

ART. 3. Le chemin de fer doit, au moyen de tableaux, d'affiches ou de toute autre manière, mettre le public à même de se renseigner exactement, dans chaque station, sur les conditions de transport, les taxes et les frais accessoires.

ART. 4. Le chemin de fer est tenu d'opérer les transports qui lui sont confiés, sans tour de faveur au profit de l'un ou de l'autre expéditeur, sous réserve des droits ou des raisons de préférence fondés sur l'intérêt public.

ART. 5. Il est interdit au chemin de fer de conclure des traités particuliers dérogeant aux prix et aux conditions des tarifs publiés.

Il lui est loisible d'adopter des tarifs spéciaux s'appliquant exclusivement à certaines catégories de transports, soit pour le parcours total, soit pour des parcours partiels de sa ligne.

Ces tarifs ne peuvent stipuler aucune condition exceptionnelle de tonnage, si ce n'est pour des transports par abonnement ou par train complet.

ART. 6. Les bureaux et les gares du chemin de fer sont ouverts au public pour le trafic des marchandises, en tout temps, de sept heures du matin à sept heures du soir, au moins.

En dehors de ces heures, ils sont ouverts, pour les transports par exprès, pendant les trente minutes qui précèdent le départ de chaque train de voyageurs.

Ils peuvent être fermés les dimanches et les jours de fête légale, sauf pour les transports par exprès.

SECTION II.

Des demandes de transport. — Conditions et délais.

ART. 7. Le chemin de fer doit accepter toutes les expéditions qui lui sont présentées en destination de l'une de ses stations, si l'expéditeur se soumet aux règlements d'administration générale ainsi qu'aux règlements particuliers de ce chemin de fer.

ART. 8. Le chemin de fer ne peut se soustraire à la responsabilité qui résulte de l'inexécution de l'article précédent, à moins de prouver que les demandes de transport excédaient les limites du trafic sur lequel il devait compter, ou que le service régulier de la ligne était entravé par une circonstance de force majeure.

ART. 9. Le chemin de fer est obligé d'accepter les transports destinés à des localités non desservies par sa ligne, soit en Belgique, soit même à l'étranger, lorsqu'il y est astreint par son acte de concession ou qu'il l'a promis par ses tarifs ou livrets réglementaires.

L'obligation du chemin de fer est, dans ce cas, réglée tant par les articles 7 et 8 de la présente loi que par les conditions spéciales des actes de concession, tarifs ou livrets réglementaires.

ART. 10. Le chemin de fer n'est pas tenu de recevoir les marchandises avant que le chargement puisse en avoir lieu.

ART. 11. Lorsque le chargement ne peut se faire immédiatement, les demandes de transport sont constatées par leur inscription dans un registre spécial et, en outre, si l'expéditeur le réclame, à l'aide d'un bulletin indiquant le jour et l'heure où elles sont parvenues au chemin de fer.

ART. 12. Les règlements ne peuvent stipuler un délai pour l'agrément des transports destinés à l'intérieur du pays, que s'il s'agit :

1° D'expéditions par charge complète en service de petite vitesse ;

2° D'animaux vivants, de voitures ou d'objets exigeant l'emploi d'un matériel spécial, expédiés même à grande vitesse et par charge incomplète.

Les autres transports pour l'intérieur du pays doivent être agréés sans délai par le chemin de fer.

ART. 13. En ce qui concerne le délai autorisé par l'article 12, il ne s'écoulera pas plus de deux jours entre le moment de la demande et le moment, soit de l'acceptation de la marchandise, si le chargement s'effectue par les soins de l'administration, soit de la remise du matériel à l'expéditeur, si le chargement se fait par celui-ci.

Ce délai est porté au double pour les transports nécessitant l'emploi de plus de cinq wagons ou d'un matériel spécial.

ART. 14. Pour l'application de l'article précédent, doivent être considérées comme ne formant qu'une seule demande, toutes celles qui sont faites le même jour pour des expéditions à opérer par la même personne, bien que les destinataires soient différents.

ART. 15. Les délais maxima fixés à l'article 13 sont calculés d'heure à heure ; les heures de nuit et les jours fériés ne sont pas décomptés.

Le délai est prolongé de vingt-quatre heures lorsqu'il expire un dimanche ou un jour de fête légale.

ART. 16. Le refus d'agréer les demandes de transport dans les cas où, d'après les articles 7, 8 et 9, le chemin de fer est tenu de les accueillir, oblige celui-ci, nonobstant toute stipulation contraire et sans mise en demeure préalable, à réparer, dans les termes du droit commun, le préjudice causé à l'expéditeur.

Il en est de même lorsque l'acceptation des marchandises ou la livraison du matériel a eu lieu tardivement.

ART. 17. Il n'est dû cependant aucune indemnité si l'expéditeur consent à confier le transport au chemin de fer et si l'arrivée à destination a lieu dans les délais réglementaires; ceux-ci commencent alors à courir du moment où la demande a été faite ou du moment où sont expirés les délais pour l'acceptation.

Si l'arrivée à destination n'a pas lieu dans ces délais, l'indemnité se règle conformément aux dispositions de la section VI du présent chapitre.

ART. 18. Les particuliers sont autorisés à employer leurs propres wagons aux transports qu'ils effectuent par chemin de fer.

Un règlement d'administration générale détermine les conditions auxquelles cette faculté est subordonnée.

Ce règlement ne peut porter atteinte au droit que conservent les chemins de fer concédés d'établir leurs taxes dans les limites des actes de concession.

SECTION III,

Du transport et de la délivrance. — Délais.

ART. 19. Les règlements fixent, dans les limites ci-après tracées, les divers délais endéans lesquels le chemin de fer s'engage à effectuer les transports.

ART. 20. Les colis expédiés par exprès sont transportés par le premier train de voyageurs partant une demi-heure après l'inscription, et doivent être rendus à la gare de destination dans les mêmes délais que les voyageurs.

Il peut être fait exception pour certains trains internationaux et pour les trains spéciaux.

ART. 21. Les colis expédiés par exprès sont remis au domicile du destinataire immédiatement après l'arrivée du train, si celle-ci a lieu avant neuf heures du soir, ou sinon, le lendemain matin entre sept et huit heures.

ART. 22. La prise à domicile des marchandises à transporter à grande vitesse, ou par charge incomplète à petite vitesse, s'effectue, le cas échéant, dans un délai de vingt-quatre heures à compter du moment où la demande en est faite par l'expéditeur.

ART. 23. Le chemin de fer est tenu d'établir au moins un train par jour dans chaque sens pour le transport des marchandises à grande vitesse.

Ces marchandises sont expédiées par le premier train de l'espèce partant une heure après l'inscription, et doivent être rendues à la gare de destination dans un délai de vingt-quatre heures, à compter de l'heure fixée par le règlement pour le départ de ce train.

Ce délai peut être porté à trente-six heures, si l'étendue du parcours dépasse cent cinquante kilomètres.

ART. 24. Les marchandises expédiées à petite vitesse doivent être rendues à la gare de destination dans le délai de quarante-huit heures, à compter, soit du

moment où la marchandise a été acceptée par le chemin de fer, soit du moment où le matériel chargé a été mis par l'expéditeur à la disposition de l'administration.

Ce délai est prolongé de vingt-quatre heures si la distance à parcourir excède cent cinquante kilomètres.

ART. 25. En cas de service mixte, les délais des deux articles précédents peuvent être augmentés de douze heures pour la grande vitesse et de vingt-quatre heures pour la petite vitesse, à raison de chaque point d'échange entre des lignes appartenant à des exploitations différentes.

ART. 26. Les marchandises expédiées à grande vitesse sont remises à domicile dans un délai de douze heures, et les marchandises expédiées par charge incomplète à petite vitesse, dans un délai de vingt-quatre heures.

Lorsque le chemin de fer n'effectue pas la remise à domicile, le destinataire est informé de l'arrivée de la marchandise, au plus tard, dans le délai de douze heures.

ART. 27. Si le destinataire, après avoir reçu avis de l'arrivée de la marchandise, en demande la remise à domicile, celle-ci s'effectue dans le délai de vingt-quatre heures à compter du moment de cette demande.

ART. 28. La prise et la remise à domicile des marchandises expédiées par charge complète à petite vitesse se font, s'il y a lieu, dans les délais fixés par les règlements.

ART. 29. Pour les expéditions présentées dans les bureaux intérieurs des villes, il est accordé au chemin de fer un délai supplémentaire à déterminer par les règlements.

ART. 30. Les délais maxima indiqués aux articles 22, 23, 24, 25, 26, 27 et 29 sont calculés conformément au premier paragraphe de l'article 15.

ART. 31. Le délai total résultant de l'application des articles 15, 22, 23, 24, 25, 26 et 29 est seul obligatoire.

Il est prolongé de vingt-quatre heures lorsqu'il expire un dimanche ou un jour de fête légale, et de douze heures s'il expire entre sept heures du soir et sept heures du matin.

ART. 32. Le chemin de fer est constitué en retard par la seule échéance des délais, sans mise en demeure préalable.

SECTION IV.

Du chargement, du déchargement ou de l'enlèvement des marchandises.

ART. 33. Les règlements fixent les délais accordés à l'expéditeur pour le chargement du matériel mis à sa disposition par le chemin de fer, et ceux accordés au destinataire pour le déchargement ou l'enlèvement des marchandises.

Ces règlements déterminent également les taxes supplémentaires dues, soit en cas de non-emploi du matériel demandé, soit en cas de retard dans le chargement, le déchargement ou l'enlèvement des marchandises.

ART. 34. Lorsque les marchandises doivent, selon les règlements, être déchargées par le destinataire, le chemin de fer peut, après l'expiration du délai, faire procéder d'office au déchargement et à la remise à domicile, aux frais, risques et périls de qui de droit.

ART. 35. Les marchandises susceptibles d'une prompte corruption peuvent, après l'expiration du délai fixé pour l'enlèvement, être vendues sans autre formalité que la constatation préalable de leur état par un officier de police judiciaire.

Avis de cette vente est donné à l'expéditeur et au destinataire.

Dans tous les autres cas, si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, le chemin de fer doit se conformer à l'article 106 du code de commerce.

SECTION V.

Du contrat de transport.

ART. 36. Le contrat entre l'expéditeur et le chemin de fer se parfait par la délivrance et l'acceptation de la marchandise; il est conclu aux conditions des tarifs et règlements légalement publiés.

ART. 37. Dans les cas où les règlements n'exigent pas une lettre de voiture, les agents du chemin de fer reçoivent les déclarations verbales de l'expéditeur relatives au transport, et les consignent immédiatement dans un registre à ce destiné.

Néanmoins, lorsque les renseignements sur la nature de la marchandise paraissent inexacts, le chemin de fer peut réclamer à cet égard une déclaration signée de l'expéditeur et, à défaut de ce document, refuser le transport.

ART. 38. Le chemin de fer est tenu de remettre à l'expéditeur, si celui-ci le demande, un récépissé constatant la nature de la marchandise, le nombre de colis, le poids total, le jour et l'heure de l'acceptation, la destination, le tarif aux conditions duquel le transport doit s'effectuer et, aux cas des articles 35 et 37, les déclarations de l'expéditeur.

ART. 39. Les demandes de prise à domicile sont faites, soit par lettre adressée au chef de station, soit verbalement dans les bureaux.

Elles doivent indiquer l'adresse de l'expéditeur, le nombre, la nature, le poids approximatif et la destination des colis.

Lors de l'enlèvement des marchandises, il est délivré à l'expéditeur, si celui-ci le réclame, un bulletin provisoire constatant le jour et l'heure de cet enlèvement ainsi que le nombre de colis, et relatant les autres déclarations de la demande.

ART. 40. Toutes déclarations de la lettre de voiture contraires aux stipulations réglementaires autorisées par la loi, sont réputées nulles et non avenues.

ART. 41. Les déclarations de la lettre de voiture relatives à la contenance ou à la mesure sont acceptées par le chemin de fer sans garantie; celui-ci ne doit justifier, lors de la remise au destinataire, que du nombre de colis et du poids total.

ART. 42. Toute fausse déclaration qui a pour but ou pour conséquence de dissimuler l'importance du risque à courir par le chemin de fer, d'é luder l'application des taxes, de soustraire l'expéditeur à des mesures de précaution ou de police exigées par les lois et les règlements, donne lieu au paiement du double de la taxe applicable, sans préjudice aux pénalités comminées par les lois et aux dommages-intérêts dus en cas d'accident.

ART. 43. Si le chemin de fer a des motifs sérieux de présumer une fausse

déclaration ou la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées, il peut faire procéder à l'ouverture des colis, soit contradictoirement avec l'expéditeur ou le destinataire, soit à l'intervention d'un officier de police judiciaire.

SECTION VI.

De la responsabilité du chemin de fer en cas de perte, d'avarie ou de retard.

ART. 44. Les tarifs ou règlements ne peuvent, hors des cas prévus ci-après, modifier, au profit du chemin de fer, les conditions et l'étendue de la responsabilité qui lui incombe en qualité de voiturier, d'après les dispositions du code de commerce.

ART. 45. Il est permis au chemin de fer de stipuler qu'il ne répond pas des risques auxquels sont exposés en cours de voyage :

1° Les animaux vivants ;

2° Les marchandises essentiellement sujettes à avarie par leur nature propre ou par le seul fait du transport en chemin de fer ;

3° Les marchandises qui, à la demande formelle et écrite de l'expéditeur, sont transportées, soit par wagon découvert, alors que les règlements en prescrivent le chargement sur wagon fermé ou bâché, soit sans emballage ou avec emballage insuffisant, alors que, à raison de leur nature, elles doivent être convenablement emballées ;

4° Les marchandises dont le chargement a été fait par les soins de l'expéditeur.

ART. 46. Dans le cas prévu à l'article 45, n° 4, le chemin de fer peut, en outre, stipuler qu'il ne garantit pas le nombre de colis mentionné dans le récépissé ou dans la lettre de voiture.

ART. 47. Si le déchargement a lieu par les soins du destinataire, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est responsable ni des avaries ni du manquant dans le nombre de colis ou dans le poids des marchandises, à moins que les avaries ou le manquant n'aient été constatés contradictoirement avec les agents de l'administration, avant le déchargement et, en cas d'embranchement particulier, avant la remise du wagon au destinataire.

ART. 48. La vérification du poids de la marchandise ou du nombre de colis, demandée à l'arrivée, donne lieu à une taxe supplémentaire maxima de dix centimes par cent kilogrammes, si cette opération ne constate pas un manquant dont le chemin de fer doit répondre.

Dans ce cas, les délais de déchargement continuent à courir.

ART. 49. Lorsque les marchandises sont exposées à subir, pendant le transport, une diminution de poids, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est pas responsable du manquant, à concurrence d'une certaine quotité.

ART. 50. Un règlement d'administration générale détermine :

1° Les marchandises auxquelles la stipulation de l'article 45, n° 2, est applicable ;

2° Celles qui doivent être chargées sur wagon fermé ou bâché ;

3° La quotité maxima du manquant dont le chemin de fer est en droit de décliner la responsabilité, aux termes de l'article 49.

ART. 51. Il est permis au chemin de fer de stipuler qu'il ne répond pas de la perte ou de l'avarie :

- 1° Des objets placés dans les voitures transportées ;
- 2° Des marchandises renfermées dans des wagons voyageant sous le plomb de l'expéditeur, et à la demande de celui-ci ;
- 3° De celles qui, conformément aux règlements, sont convoyées par l'expéditeur ou ses préposés.

ART. 52. Lorsque la non responsabilité du chemin de fer a été stipulée dans les cas prévus aux articles 45, 46, 47, 49 et 51, le dommage est présumé être la conséquence, soit du vice propre de la chose, soit des conditions de transport choisies par l'expéditeur, soit du défaut d'emballage, soit des vices du chargement ou du déchargement, soit du fait ou de la négligence de l'expéditeur ou de ses préposés, et le chemin de fer n'est tenu à aucune indemnité.

Cette présomption, toutefois, peut être détruite par la preuve contraire.

ART. 53. L'expéditeur a la faculté d'évaluer, au moment de l'expédition, le préjudice qu'il éprouverait par la perte de la marchandise.

Il a droit, en cas de perte, au montant de son évaluation, et, en cas d'avarie, à une somme égale au dommage, en prenant cette évaluation pour base.

Le chemin de fer ne doit cependant aucune indemnité s'il peut invoquer l'une des clauses de non garantie autorisées par les articles 45, 46, 47, 49 et 51.

Il en est de même s'il justifie que l'événement est une suite de la force majeure ou du vice propre de la chose.

ART. 54. A défaut d'évaluation du préjudice, les tarifs ou règlements peuvent limiter les dommages-intérêts :

- 1° En cas de perte, au remboursement de la valeur de la marchandise, d'après le prix courant du commerce, au moment et à l'endroit où elle devait être livrée, sous déduction des frais non payés ;
- 2° En cas d'avarie, au paiement d'une indemnité calculée d'après la valeur de la marchandise fixée comme il vient d'être dit.

ART. 55. Il peut être stipulé que, dans la liquidation des indemnités dont il s'agit à l'article précédent, il ne sera tenu compte d'aucune valeur commerciale excédant une somme déterminée.

La valeur fixée par les tarifs ou règlements ne sera pas inférieure :

S'il s'agit de marchandises proprement dites, à un franc cinquante centimes par kilogramme, pour les transports à petite vitesse et à cinq francs par kilogramme, pour les autres transports ;

En ce qui concerne les animaux vivants, à huit cents francs pour un cheval, à quatre cents francs par tête pour le gros bétail, à cinquante francs par tête pour les autres animaux ;

A douze cents francs pour une voiture.

Toutefois, la limitation dont il s'agit au présent article n'est pas autorisée pour les expéditions dont la valeur, constatée d'après l'article 54, n'excède pas cent cinquante francs ou est réduite à ce taux par l'intéressé.

ART. 56. En cas d'évaluation du préjudice, le chemin de fer a droit au paiement d'une taxe supplémentaire proportionnelle à la somme déclarée.

Cette taxe n'excédera pas cinquante centimes par fraction indivisible de mille francs.

ART. 57. Il est loisible à l'expéditeur d'évaluer, au moment de l'expédition, le préjudice qu'il éprouverait par suite de retard.

Moyennant cette évaluation et le paiement d'une taxe supplémentaire qui ne peut excéder dix centimes par fraction indivisible de cent francs, l'expéditeur a le droit de réclamer du chemin de fer le montant de l'évaluation, si celui-ci ne justifie pas que le retard est dû à la force majeure.

ART. 58. A défaut d'évaluation par l'expéditeur, les tarifs ou règlements peuvent stipuler qu'en cas de retard imputable au chemin de fer, l'indemnité est limitée à la restitution de tout ou partie du prix de la voiture.

Le minimum de cette restitution ne sera pas inférieur à la moitié, au cinquième ou au dixième du prix de la voiture, par chaque jour de retard, suivant que le transport a été fait par exprès, à grande vitesse ou à petite vitesse.

ART. 59. Lorsque le retard dépasse deux jours en cas de transport par exprès, cinq jours en cas de transport à grande vitesse ou dix jours s'il s'agit d'un transport à petite vitesse, l'expéditeur ou le destinataire a droit au dédommagement tel qu'il est réglé en cas de perte, sans préjudice à l'indemnité du retard.

ART. 60. L'expéditeur ou le destinataire peut réclamer les marchandises retrouvées, en restituant l'indemnité touchée du chef de la perte.

Il est cependant déchu de cette faculté s'il a laissé passer, sans réclamation, plus de quinze jours à partir de celui où les marchandises lui ont été offertes par le chemin de fer.

ART. 61. Lorsque l'expéditeur ou le destinataire établit que la perte, l'avarie ou le retard, est la conséquence directe d'une faute imputable au chemin de fer ou à ses agents, celui-ci ne peut invoquer les clauses de non garantie autorisées par les articles 45, 46, 47, 49 et 51, ni se borner à réparer le dommage dans les termes des articles 54, 55 et 58 ; en ce cas, sa responsabilité est réglée par le droit commun.

ART. 62. Si le chemin de fer établit que l'indemnité, calculée d'après les articles 53 et 57, excède le dommage réellement éprouvé par l'expéditeur, du chef de la perte, de l'avarie ou du retard, l'indemnité est réduite au montant de ce dommage.

ART. 63. Le chemin de fer est responsable des objets confiés au camionnage pour la remise au destinataire, dans les conditions indiquées ci-dessus relativement aux marchandises en cours de transport.

En ce qui concerne la prise à domicile, la responsabilité du chemin de fer est réglée par le droit commun.

CHAPITRE II.

TRANSPORT DES PERSONNES ET DES BAGAGES.

SECTION PREMIÈRE.

Dispositions générales.

ART. 64. Le chemin de fer doit, au moyen de tableaux, d'affiches ou de toute

autre manière, mettre le public à même de se renseigner exactement, dans chaque station, sur les heures de départ ou de passage des trains, les heures de leur arrivée aux différentes destinations, ainsi que sur le prix des billets qui peuvent y être délivrés.

ART. 65. Tous les trains comprennent des voitures de trois classes.

Il peut être fait exception pour certains trains internationaux et pour les trains spéciaux.

ART. 66. Un chemin de fer approprié au service des voyageurs est tenu d'annoncer et de mettre à la disposition du public un nombre de trains en rapport avec le mouvement sur lequel il devait compter.

ART. 67. Lorsqu'un chemin de fer y est astreint par son acte de concession, ou lorsqu'il l'a promis par ses tarifs ou livrets réglementaires, il est obligé, dans la mesure du mouvement sur lequel il devait compter, de transporter les voyageurs ayant pour destination des localités desservies par d'autres lignes, soit en Belgique, soit à l'étranger.

Toutefois, l'étendue de cette obligation peut être modifiée par l'acte de concession, les tarifs ou les livrets réglementaires.

ART. 68. Le chemin de fer est juge de la nécessité de former des trains supplémentaires.

Il lui est loisible d'organiser des trains spéciaux, aux conditions déterminées par les règlements d'exploitation, pourvu que ces trains n'entravent ni ne retardent la circulation des autres trains.

ART. 69. Les règlements fixent les conditions particulières à l'accomplissement desquelles est subordonnée la délivrance des abonnements ou des billets aller et retour, ainsi que toute réduction des prix établis par les tarifs généraux.

Ces règlements déterminent aussi les conditions et les prix moyennant lesquels le chemin de fer offre le transport à l'aide de voitures d'un genre spécial.

SECTION II.

De l'admissibilité des personnes au transport.

ART. 70. Les voyageurs ne peuvent prendre place dans un train sans être munis d'un billet régulier, qui doit être représenté à toute réquisition des agents de l'exploitation et qui est recueilli par ceux-ci.

Le billet indique la date de la délivrance, le train pour lequel il est valable, les points de départ et de destination, la classe et le prix; il porte un numéro d'ordre.

ART. 71. A défaut de représenter son billet, le voyageur peut être astreint à payer le double du prix du parcours qu'il a affectué, s'il justifie de l'endroit où il est entré dans le train; s'il y a doute, il peut être tenu de payer le double du prix de tout le parcours du train depuis le point de départ.

Toutefois, si le voyageur prouve qu'il a perdu son billet, il peut seulement être astreint à payer le prix du trajet qu'il a fait; le tout sans préjudice des peines comminées par les lois de police.

Les règlements déterminent le mode de perception des taxes susdites.

ART. 72. Les guichets pour la délivrance des billets doivent être ouverts au

moins pendant la demi-heure qui précède le départ de chaque train ; ils peuvent être fermés cinq minutes avant ce départ ; celui-ci n'est jamais retardé par la distribution des billets.

ART. 73. Les personnes qui sont en état d'ivresse ne sont pas admises au transport, ou sont tenues de descendre du train à la première réquisition des agents de l'administration.

Celles qui sont atteintes d'une maladie de nature à incommoder les autres voyageurs ne peuvent prendre place que dans des compartiments séparés, dont elles payent le prix.

ART. 74. Chacun des trains annoncés au public doit être composé des voitures nécessaires au transport de tous les voyageurs qui se présentent munis de billets valables pour ce train, sans que le nombre de voitures puisse excéder la limite fixée par les règlements de police ou d'exploitation.

Toutefois, aux stations intermédiaires où, d'après les règlements, le train s'arrête sans se transformer ou se compléter, les voyageurs ne peuvent exiger que les places disponibles.

ART. 75. Lorsque le nombre de voyageurs excède celui des places disponibles, la préférence est, autant que possible, accordée au billet délivré pour la plus grande distance et, en cas de distance égale, au billet délivré le premier.

Le voyageur qui ne peut prendre place obtient le remboursement du parcours non effectué.

ART. 76. Le voyageur a la faculté d'échanger son billet contre un billet d'une classe supérieure, moyennant le supplément de prix fixé par les règlements.

Il peut aussi, quoique porteur d'un billet par un train ordinaire, prendre un train express, en se conformant aux prescriptions réglementaires.

ART. 77. Les voyageurs prennent place dans les voitures sur les indications des agents de l'administration.

Ceux-ci ne peuvent toutefois obliger les femmes à se placer dans un compartiment autre que celui occupé par leur mari, ni séparer les jeunes gens des deux sexes, âgés de moins de dix-huit ans, de la personne sous la garde de laquelle ils voyagent.

Un compartiment spécial doit, pour chaque classe de voiture, être mis à la disposition des dames désirant voyager exclusivement avec les personnes de leur sexe.

ART. 78. Il est interdit de fumer dans les voitures de première et de seconde classe. Il est cependant réservé, pour chacune de ces deux classes, au moins un compartiment destiné aux personnes qui veulent fumer.

SECTION III.

Du transport des bagages.

ART. 79. Moyennant le prix stipulé au tarif, le voyageur a le droit de faire transporter ses bagages par le train dans lequel il est admis.

Les bagages doivent porter une adresse lisible et être convenablement emballés ; ils sont inscrits.

ART. 80. Il est délivré au voyageur un bulletin indiquant la date, les points de départ et de destination, le nombre de colis, le poids total, le prix du transport et les déclarations faites au vœu des articles 90 et 94.

A cet effet, des guichets sont ouverts au moins une demi-heure avant le départ de chaque train; ils peuvent être fermés cinq minutes avant ce départ.

ART. 81. Le voyageur a la faculté de garder auprès de lui, sans être tenu à payer une taxe quelconque, des objets qui ne sont pas de nature à encombrer les voitures, à gêner ou à incommoder les autres voyageurs et dont le poids total ne dépasse pas vingt-cinq kilogrammes.

Cette faculté ne s'applique pas aux armes chargées.

ART. 82. Les colis de marchandises et les objets mobiliers sont admis comme bagages, pourvu que leur poids total n'excède pas vingt-cinq kilogrammes, que leur volume dans son ensemble ne dépasse pas un huitième de mètre cube et qu'ils ne puissent être une cause de dommage pour les autres objets.

ART. 83. Les bagages, les colis et objets transportés comme bagages, et ceux que les voyageurs sont autorisés à garder auprès d'eux, ne peuvent renfermer des matières nuisibles ou dangereuses dont les règlements prohibent le transport.

Les contrevenants sont responsables de tous dommages et passibles des peines comminées par les lois de police.

ART. 84. Si le chemin de fer a des motifs sérieux de présumer la présence de matières nuisibles ou dangereuses dans les bagages, marchandises ou objets indiqués à l'article précédent, il peut exiger l'ouverture des colis.

En cas de refus de la part du voyageur, celui-ci n'est pas reçu à réclamer le transport ou la délivrance des colis, lesquels sont mis à la disposition de l'autorité judiciaire, si la contravention a été découverte après leur acceptation.

SECTION IV.

Des bagages déposés dans les gares.

ART. 85. Dans chaque station, le chemin de fer est obligé d'avoir un local où sont mis en sûreté les bagages non réclamés dans les quinze minutes de l'arrivée du train et ceux que les voyageurs demandent à laisser en dépôt, soit avant le départ, soit après l'arrivée.

Les bagages déposés sont inscrits et soumis aux taxes fixées par les tarifs.

La personne qui a fait le dépôt reçoit un bulletin constatant le nombre des objets et leur poids total.

SECTION V.

Responsabilité du chemin de fer envers les voyageurs.

ART. 86. Il est interdit au chemin de fer d'insérer dans ses tarifs ou règlements des stipulations modifiant, de quelque manière que ce soit, ses obligations d'après le droit commun, pour les accidents éprouvés par les voyageurs.

ART. 87. En cas d'interruption du voyage ou de retard à l'arrivée, soit à destination, soit aux lieux de correspondance, le voyageur a droit à un dédommagement, s'il justifie d'un préjudice, et si le chemin de fer n'établit pas que

L'interruption ou le retard provient de la force majeure ou d'un fait imputable aux agents d'un chemin de fer étranger.

L'indemnité consiste dans le remboursement des dépenses rendues inutiles par l'interruption ou le retard, et de celles qui sont la conséquence directe de l'un ou l'autre de ces événements.

ART. 88. Il est interdit au chemin de fer d'introduire dans ses tarifs et règlements, des stipulations tendant à décliner ou à restreindre la responsabilité qui lui incombe en vertu de l'article précédent.

Les lois de police comminent les pénalités auxquelles les agents coupables de négligence sont soumis, en cas d'irrégularité dans la marche des trains.

ART. 89. Les bagages sont remis au voyageur à l'arrivée du train, en échange du bulletin d'inscription.

La réception des bagages, sans réserve, met fin à la responsabilité du chemin de fer, sauf en cas de vol commis pendant que les bagages étaient sous sa garde.

ART. 90. Le voyageur a la faculté de déclarer la valeur de ses bagages au moment de leur inscription.

Il a droit, en cas de perte, au montant de sa déclaration et, en cas d'avarie, à une somme égale au dommage, en prenant cette déclaration pour base.

Le chemin de fer ne doit cependant aucune indemnité, s'il justifie que l'événement est une suite de la force majeure ou du vice propre de la chose.

ART. 91. En cas de déclaration de valeur, le chemin de fer a droit au paiement d'une taxe supplémentaire proportionnelle à la somme déclarée.

Cette taxe n'excèdera pas vingt centimes par fraction indivisible de mille francs.

ART. 92. A défaut de déclaration de valeur, les tarifs ou règlements peuvent limiter les dommages-intérêts :

1° En cas de perte des bagages inscrits, au remboursement de leur valeur vénale au lieu et au temps de l'arrivée ;

2° En cas d'avarie, au paiement d'une somme égale au dommage, en tenant compte de cette valeur.

ART. 93. Il est permis de stipuler que, dans la liquidation des indemnités dont il s'agit à l'article précédent, il ne sera admis aucune valeur excédant une somme déterminée.

La valeur fixée par les tarifs ou règlements ne sera pas inférieure à quinze francs par kilogramme.

ART. 94. Le voyageur peut évaluer, lors de l'inscription de ses bagages, le préjudice qu'il éprouverait par leur remise tardive.

Les conditions de cette évaluation et l'indemnité due, en ce cas, par le chemin de fer, sont réglées conformément à l'article 57.

ART. 95. A défaut d'évaluation par le voyageur, les tarifs ou règlements peuvent stipuler qu'en cas de retard, l'indemnité est limitée à la restitution de la totalité ou d'une partie du prix du transport.

Le minimum de cette restitution ne sera pas inférieur à la moitié du prix du transport, par jour de retard.

ART. 96. Lorsque le retard se prolonge au delà de deux jours, le voyageur a droit au dédommagement tel qu'il est fixé en cas de perte, sans préjudice à l'indemnité de retard.

Les bagages retrouvés peuvent être réclamés par le voyageur, aux conditions prescrites par l'article 60.

ART. 97. Lorsque le voyageur établit que la perte, l'avarie ou le retard est la conséquence directe d'une faute imputable au chemin de fer ou à ses agents, celui-ci ne peut invoquer le bénéfice des articles 92, 93 et 95, et sa responsabilité se règle d'après le droit commun.

ART. 98. Si le chemin de fer établit que l'indemnité calculée d'après les articles 90 et 94 excède soit la valeur vénale des bagages, soit le dommage éprouvé par suite de leur avarie ou de leur remise tardive, l'indemnité est réduite au montant de cette valeur ou de ce dommage.

ART. 99. En ce qui concerne les objets que le voyageur a tenus sous sa garde en vertu de l'article 81, le chemin de fer n'est soumis à aucune responsabilité du chef de la perte ou de l'avarie, si ce n'est lorsqu'une faute est établie à sa charge ou à la charge de ses agents.

ART. 100. Sauf en cas de vol commis par les agents du chemin de fer, le voyageur ne peut, à défaut de déclaration de valeur au vœu des tarifs ou règlements, faire comprendre dans la liquidation de l'indemnité qui lui est due, les métaux précieux, en lingots, ouvrés ou monnayés, les pierres fines non montées, les bijoux qui ne sont pas à son usage, les billets de banque et autres papiers-valeurs.

ART. 101. Si les bagages déposés dans les gares, conformément à l'article 85, ont été préalablement inscrits en vue du transport, le chemin de fer en est responsable dans les mêmes conditions que pour le transport.

Quant aux autres bagages, le chemin de fer n'est responsable du dépôt que jusqu'à concurrence d'une somme de quinze francs par kilogramme.

Toutefois, en cas de faute ou de fraude constatée à charge du chemin de fer ou de ses agents, le voyageur a le droit d'être indemnisé dans les termes du droit commun.

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS COMMUNES A TOUS LES SERVICES.

ART. 102. Les règlements dont l'objet est applicable à tous les chemins de fer sont décrétés par arrêté royal ; les règlements spéciaux au chemin de fer de l'État sont pris par arrêté ministériel ; les règlements particuliers à un chemin de fer concédé sont faits par l'administration de ce chemin, conformément au cahier des charges, et approuvés par le *Ministre des Travaux Publics*.

ART. 103. Les prix de transport sur les chemins de fer de l'État sont fixés par la loi ou en vertu de la loi ; les tarifs d'un chemin de fer concédé sont établis par l'administration de ce chemin, dans les limites du cahier des charges, et approuvés par le *Ministre des Travaux Publics*.

ART. 104. Tous règlements d'administration générale, tous règlements particuliers relatifs aux conditions de transport sont insérés au *Moniteur*.

Ils sont obligatoires, au plus tôt, le dixième jour après celui de la publication.

Ce délai peut être réduit à vingt-quatre heures lorsqu'il s'agit de règlements relatifs aux transports à l'étranger.

ART. 105. Le chemin de fer est tenu d'annoncer, par la voie du *Moniteur*, que des modifications sont introduites, soit aux tarifs des marchandises ou des voyageurs, soit aux heures de départ, d'arrivée ou de correspondance des trains de voyageurs, et de publier dans ses stations, par affiches ou autrement, comme il est dit aux articles 3 et 64, les tarifs et horaires nouveaux.

ART. 106. Les tarifs et horaires nouveaux ne sont mis à exécution, au plus tôt, que le dixième jour après celui de l'avertissement donné au public par la voie du *Moniteur*, d'après l'article précédent.

Ce délai est porté à un mois si la modification des tarifs consiste dans l'augmentation des prix.

ART. 107. Les prix relevés ne seront perçus qu'après un délai de six mois à partir de la mise en vigueur des tarifs existants.

ART. 108. Si les tarifs ou règlements ne mentionnent pas la faculté accordée aux expéditeurs et aux voyageurs par les articles 53, 57, 90 et 94, le chemin de fer ne peut réclamer, dans aucun cas de perte, d'avarie ou de retard, le bénéfice des stipulations autorisées par les articles 54, 55, 58, 92, 93 et 95.

ART. 109. Lorsque, malgré les tarifs et règlements, il y a eu refus d'agréer les marchandises et bagages présentés par un expéditeur ou un voyageur, dans les conditions des dits articles 53, 57, 90 et 94, les dommages-intérêts sont, en cas de perte, d'avarie ou de remise tardive de ces marchandises ou de ces bagages, liquidés d'après le droit commun.

ART. 110. Tout jugement qui applique les dispositions de la présente loi relatives à une faute imputable au chemin de fer ou à ses agents, doit, à peine de nullité, préciser dans ses motifs, d'une manière circonstanciée, les éléments constitutifs de cette faute.

ART. 111. En ce qui concerne les transports internationaux, les conditions de la responsabilité du chemin de fer, pour les cas de perte, d'avarie ou de retard, telles qu'elles sont établies à la section VI du chapitre I^{er} et à la section V du chapitre II, peuvent être modifiées par un règlement d'administration générale.

ART. 112. Les actions contre le chemin de fer, à raison de la perte, de l'avarie ou du retard, sont soumises à la prescription de l'article 108 du code de commerce.

Toutes les autres actions appartenant à l'expéditeur, au destinataire ou au voyageur, sauf celles résultant d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites par six mois, à compter du jour où s'est produite la circonstance qui donne lieu à l'action.

Ce délai, sous les mêmes réserves, est applicable aux actions du chemin de fer contre l'expéditeur, le destinataire ou le voyageur.

ART. 113. Les droits et les obligations des diverses exploitations de chemins de fer, l'une à l'égard de l'autre, sont réglés par la loi, les actes de concession et les conventions venues entre elles.

Art. 114. La présente loi n'est applicable qu'aux chemins de fer exploités par l'État ou concédés par lui en vue du transport public des personnes ou des marchandises.

Art. 115. Il n'est pas dérogé par la présente loi aux droits et obligations de l'État à l'égard des chemins de fer concédés.

